

# REFLEXIONES ACERCA DEL PARADIGMA DE RECONVERSIÓN DE LOS WATERFRONT

---



Universitat Politècnica de Catalunya

---

Centre de Política de Sòl i Valoracions



MAYO DE 2010



# REFLEXIONES ACERCA DEL PARADIGMA DE RECONVERSIÓN DE LOS WATERFRONT

---

## Redacció:

---

Rolando Biere Arenas, Arquitecte.  
Raphaella Beraldinelli Vieira, Arquitecta.

Universitat Politècnica de Catalunya

---

Centre de Política de Sòl i Valoracions

MAYO DE 2010

---

## REFLEXIONES ACERCA DEL PARADIGMA DE RECONVERSIÓN DE LOS WATERFRONT

### 1. ANTECEDENTES

El presente trabajo presenta algunas reflexiones acerca del Paradigma de reconversión de los WATERFRONT. Estas reflexiones surgen de las discusiones mantenidas durante el proceso de corrección y elaboración de la tesis de Máster en Gestión y Valoración Urbana de Raphaella Berardinelli Vieira y su tutor, Rolando Biere Arenas, que realiza su tesis doctoral en la valoración y las implicaciones de estas transformaciones en la ciudad.

Ésta es consecuencia de estudios previos desarrollados por ambos participantes, con base en la investigación y análisis de proyectos significativos del movimiento creciente de nuevas propuestas de renovación para zonas portuarias obsoletas, sobretudo a partir de la segunda mitad del siglo XX.

Las experiencias contemporáneas de revitalización de áreas urbanas degradadas despertaron un “boom” creado por varias ciudades famosas del panorama mundial. Estas urbes tenían por objetivo hacer frente a los inevitables cambios consecuentes de la dinámica de las sociedades y luego de sus núcleos urbanos. Este tipo de intervención puede ser identificado como importante influencia urbana dentro del cuadro global de reestructuración de las ciudades en las últimas décadas.

Estos desafíos estimularon el debate sobre las nuevas cuestiones relacionadas a los procesos socio-espaciales que deberían ser redefinidos. En ese contexto se destaca una nueva perspectiva consecuencia de las diferentes formas de observar y (re)construir las ciudades a través de una relación complementaria entre las diversas disciplinas (urbanismo, arquitectura, geografía, economía, política, sociología, etc.).

En este contexto surge el cuestionamiento sobre la necesidad de una perspectiva crítica, como herramienta de evaluación de dichas las intervenciones urbanas.

El interés del texto está en intentar desmitificar algunos de los paradigmas de renovación urbana en zonas de *waterfront*, como elementos indispensables en el panorama de las ciudades de costa en la segunda mitad del siglo XX.

Esta crítica se desarrolla mediante la presentación de diversos casos de proyectos de reconversión de frentes marítimos inmersos en la retórica del éxito de los mismos. Las transformaciones efectuadas en la ciudad de Barcelona, a fines de los años 80 y en el inicio de los 90, serán abordadas en detalle. Consideradas ejemplos íconos en la creación de la imagen renovada de la capital catalana, las intervenciones de la *Villa Olímpica* y del *Port Vell* detonaron la reproducción incesante del modelo estudiado.

Inicialmente las propuestas de reestructuración urbana implicaban en el objetivo noble de restaurar la relación de zonas desocupadas al tejido dinámico de los centros urbanos. Los resultados exitosos pasaron a influir sobre áreas que no necesariamente estaban ociosas pero que el ámbito globalizado exigía nuevas respuestas económicas. Desde entonces las intervenciones en bordes marítimos se multiplicaron por el mundo y últimamente el modelo tomó una nueva derivación de escalas transcendentales.

Se busca presentar algunas discusiones e ideas que puedan estimular el debate con diversas perspectivas, con la finalidad de reflexionar sobre el *producto-ciudad*.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> La expresión es una analogía con el concepto de *ciudad-mercancía* desarrollado en la Tesis Doctoral de Sánchez, 2001, publicada en Sánchez (2003). En esta manifiesta el objetivo común de dar nueva visibilidad y protagonismo a las ciudades en el escenario mundial potenciando la exposición y “venta” de la *urbe*.

Se consideran las redefiniciones de los proyectos y planificaciones de los últimos años, así como los cambios implicados en la relación entre las diferentes escalas local, regional, nacional e internacional sobre las políticas y gestiones urbanas utilizadas. Otro objetivo que se pretende llegar es la reflexión sobre cuáles son y si existen beneficios efectivamente compartidos a partir de estas transformaciones.

El punto de partida es la identificación de un panorama general en que las ciudades están cada vez más integradas a una lógica mercantil urbana que afecta y condiciona el desarrollo de las urbes. Subordinada sobre todo al poder del capital financiero, esa dinámica pone en evidencia la reestructuración espacial a servicio de intereses específicos.

Surge así la inquietud: ¿hasta qué punto esos proyectos urbanos atienden a las demandas no sólo económicas sino sociales sobre un espacio que es antes de todo público y que pone en valor su patrimonio urbanístico y arquitectónico?

La reproducción de modelos va contra corriente de los pilares fundamentales que sustentan el proyecto singular de renacimiento social, cultural y económico de cada ciudad. Este asunto exige plantearse como otro de los aspectos que se desea poner en análisis y en cuestionamiento: la forma como se gestionan y desarrollan estos procesos de transformación del territorio.

Las intervenciones que se han llevado a cabo en los últimos años involucran diversos actores, tanto desde el sector público como desde el sector privado. Necesariamente se requiere una clara delimitación de las competencias y conciliación de intereses (que se superponen y quizás se contraponen). La discusión respecto de la disputa por el territorio entre actividades de despegue económico (desarrollo inmobiliario, recreativo, cultural, etc.) es otro factor que se desea abordar. Desde el análisis de las estrategias y acciones realizadas es esencial un reconocimiento vocacional público (real) sobre la defensa de los intereses de los ciudadanos y de la integración del tejido urbano de manera democrática.

La *nueva* frontera del urbanismo necesita volver hacia la propia urbe. Mirar hacia dentro y ocupar los vacíos, renovar áreas decadentes, recriar espacios y misturar usos desde una afirmación de polos internos de desarrollo que sean sostenibles para cada realidad urbana singular.

El abandono de la identidad ciudadana favorece el surgimiento de espacios estériles, crea ambientes sin característica propia. Brotan desde la arena y del mar lugares de última tecnología y de primitivo valor.



Estuario de Nervión - Bilbao Fuente: David Hornback

---

## 2. CONTEXTO

En el espacio urbano se reflejan los diferentes cambios en las relaciones entre economía, política y territorio intensificadas en las últimas décadas del siglo XX.

En el actual periodo globalizado se observa que las cuestiones económicas pasan a ser prioritarias evidenciando cambios en el papel de las ciudades dentro del contexto internacional. A partir de ese panorama se manifiestan nuevas problemáticas con relación al espacio urbano y como respuesta a estas dificultades crece la difusión de modelos y prácticas de una nueva planificación.

Es el caso de muchas ciudades como Boston, Nueva York, Londres, Barcelona, Sydney, Yohohama, Buenos Aires y Belém do Pará. Se destacaron por sus proyectos puntuales de intervención urbanística en áreas portuarias, bajo la nueva orden estratégica de desarrollo, rompiendo las barreras de la "estancación espacial" consecuente de las inevitables transformaciones sobre la ocupación original de esas zonas.

Los *waterfronts* – áreas portuarias, de frentes marítimos o fluviales - son regiones en que predominan imágenes paralelas de riqueza y decadencia históricas. Hoy vivencian un nuevo ciclo de vida a través de experiencias innovadoras que se hicieron cada vez más numerosas en todo el mundo a finales del siglo XX. Estos proyectos tenían por objetivo proporcionar la reintegración de áreas degradadas y vacías al espacio socio-económico de las ciudades.

Desde esta perspectiva el objetivo se caracteriza por adecuar o adaptar tejidos urbanos ya existentes a nuevas situaciones que materialicen un ideario estratégico (defendido sobre todo por diferentes actores políticos y agentes económicos) articulado a intereses específicos y a producción de ambientes compatibles con la "nueva era urbanística". Es el espacio urbano adecuado a la nueva dinámica económica como primer paso de inserción en el panorama mundial de *ciudades competitivas* (Arantes, 2000).<sup>2</sup>

La ciudad competitiva puede ser vista como símbolo de las tendencias dominantes de la práctica y del pensamiento urbanístico desde los años 80. "Se destaca en esa nueva perspectiva la afirmación de un modo de pensamiento e intervención que está en el origen de los Grandes Proyectos de Intervención Urbanística<sup>3</sup> (GPIU) – masterprojects, en clara oposición al modo de intervención que se actualizaba esencialmente a través de la planificación urbana integrada y, sobretudo, de los Planes Directores Urbanos – masterplans – que caracterizaron el período de hegemonía del urbanismo modernista." (Sánchez & Vainer, 2003)

Uno de los efectos de la *globalización* sobre las políticas de ocupación del territorio urbano es exactamente la búsqueda de las ciudades por crecimiento económico y competitividad a través de la estrategia de estímulo al desarrollo y articulación del tejido urbano<sup>4</sup>. Mientras la actual hegemonía del capitalismo global induce alineaciones en la esfera económica y política, también aporta una visión empresarial para la gestión de las ciudades.

---

<sup>2</sup> La ciudad competitiva es una tendencia que se impone como respuesta a la globalización. Según el discurso oficial, la única manera de sobrevivir es insertarse en los circuitos de la economía mundial. Las ciudades son preparadas internamente y son proyectadas internacionalmente con campañas que objetiven el turismo y la atracción de inversiones.

<sup>3</sup> También llamados de Grandes Proyectos de Desarrollo (o Redesarrollo **redevelopment es regeneración**) urbano.

<sup>4</sup> Convertir la ciudad en espacio de desarrollo económico y social es, sin embargo, mucho más que emitir mensajes positivos sobre la ciudad. Hay que convertirla realmente en un espacio en el que valga la pena invertir, donde haya personas calificadas para las labores que se ofrecen, donde se den condiciones sociales que generen tranquilidad, donde haya un entorno de calidad.

Se creó una progresiva generalización de la adopción de la *Planificación Estratégica* difundida internacionalmente como referencia del urbanismo contemporáneo que se realiza a través de proyectos que expresaron, en las últimas décadas, la esencia del arte urbano de revitalización.

Ejemplos de ese modelo pueden ser identificados en escala mundial. Las experiencias pioneras fueron en Estados Unidos (Boston, Baltimore, San Francisco, Nueva York) a partir de finales de los años 50. Llegó a Europa en los años 80 (Londres, Manchester, Génova) y ganó grandiosas repercusiones en el inicio de la década de 90 (Barcelona, Lisboa, Rotterdam).

En América Latina los proyectos en Buenos Aires y Belém do Pará fueron especialmente representativos del período de cambio de siglo, actualmente arquitectos de fama internacional participan en proyectos de magnitud "napoleónica" en zonas compatibles del nuevo oriente (Emiratos Árabes, Kuwait, Irán). El *fenómeno del Golfo* refleja una nueva manera de hacer ciudad<sup>5</sup> que escapa del general.



Render del frente marítimo de Dubai (Emiratos Árabes)  
Fuente: [www.realestatewebmasters.com](http://www.realestatewebmasters.com)



Render del frente marítimo de Jeddah (Arabia Saudí)  
Fuente: [www.skyscraperpy.com](http://www.skyscraperpy.com)

La viabilidad de semejantes promociones (no se hace referencia a las mencionadas en el medio oriente) está asociada a las nuevas órdenes económica, política y gestora de la ciudad. En este contexto son identificadas las nuevas funciones asumidas por el Estado, la difusión de propuestas intervencionistas en el espacio urbano a través de los planes estratégicos y de los proyectos urbanos, las cooperaciones público-privadas y las nuevas relaciones entre el Estado y el capital inmobiliario y financiero.

*"La visión estratégica destaca la posibilidad de aprovechar las oportunidades de renovación para la implementación de proyectos que combinen atracción para eventuales inversores, alta visibilidad y actividades acordadas con tendencias económicas emergentes, concentradas en el sector terciario y en los servicios especializados - oficinas, ocio, turismo, gastronomía, deporte, alta tecnología y etc."* (Campos & Somekh, 2001, pp. 174-175).

En ese sentido se puede observar que los suelos de borde de diversas ciudades del mundo vienen siendo gestionados hacia una apertura de nuevos mercados y de nuevos programas de actividad. Las experiencias realizadas enseñan que más que imponer y financiar proyectos es importante generar un ambiente que sea fértil para albergar propuestas privadas que resulten atractivas y viables dentro del escenario general de transformación paradigmática.

<sup>5</sup> ROTUNDAMENTE cuestionada y criticada.

A la vista de esas circunstancias surge la validez de análisis de las probables limitaciones con las cuales estos proyectos se deparan en la formación de una ciudad democrática, justa y plural que conserva sus identidades múltiples.

*"La implantación de un modelo no puede ser una copia de otros sistemas utilizados, sin embargo puede asumir algunas alternativas como propias, siempre que considere la diversidad de variables y las particularidades del caso específico. Es imprescindible que la línea básica de trabajo sea, en todas las escalas de actuación definidas, el de generar un territorio donde la calidad del espacio público sea el valor agregado"* (Biere, 2003, pp.108).

### 3. EL PUERTO Y LA CIUDAD

El proceso global de reestructuración económica, intensificado a lo largo de los últimos 50 años, ha traído cambios y reflejos en las diversas esferas de la sociedad y del territorio. Entre las diferentes consecuencias de esto se puede destacar el surgimiento de grandes áreas en desuso o subutilizadas, particularmente en las ciudades y sectores urbanos, cuyo crecimiento era amparado en la industria de base.

Esa actividad industrial se deparó con importantes transformaciones que contribuyeron principalmente en el desplazamiento de sus unidades de producción a otras regiones alejadas de los núcleos urbanos. A partir de ese proceso es posible identificar un legado de degradación ambiental y baja calidad de ocupación espacial dejadas como herencia.

Se identifica así un panorama caracterizado por intervenciones puntuales realizadas a través de los proyectos urbanos que representaron el giro fundamental frente a originaria visión amplia de planificación.

Sumadas a las zonas industriales abandonadas,<sup>6</sup> las áreas portuarias fueron haciéndose obsoletas principalmente por las nuevas tecnologías de transporte marítimo, en especial con la introducción de los *containers* en los años 60. Para mejor comprensión del proceso en lo cual los proyectos de intervención se insertan se observa también el hecho de que normalmente ocupen frentes de agua en puntos urbanos hoy considerados estratégicos para otras funciones.

En ese contexto puede ser identificada una de las características dictadas por las gestiones urbanas contemporáneas: la transición de la función industrial a una de servicios que parece imperar en los *waterfronts* mundiales.

En la cronología histórica la relación de las ciudades con el mar se fortalecía a través de la actividad portuaria, los puertos constituían los ejes fundamentales de intercambio en el escenario donde colonias y metrópolis eran los actores. El papel natural del sistema portuario siempre fue de articulador de los flujos nacionales con la circulación mundial de mercancías, estos flujos cambiaron radicalmente y acabaron comprometiendo el vínculo histórico de mutua dependencia del puerto con el núcleo urbano que se desarrollaba a su volta a lo largo de los siglos.

Actualmente los puertos, de manera general, se organizan sobre bases productivas que ya no se caracterizan por las grandes concentraciones industriales (*fordistas*). Hoy en día los sistemas productivos están organizados en redes (las industrias flexibles, definidas también como *posfordistas*) y en sintonía con el desarrollo del comercio mundial conectando industrias y servicios.

---

<sup>6</sup> El proceso de vaciamiento de las zonas industriales se acentuó en el hemisferio norte a partir de los años 70, verificándose los casos más agudos en ciudades industriales emblemáticas como Detroit, Pittsburgh, Bilbao, Lille, Valle del Reno y las Midlands inglesas (Campos & Somekh, 2001, pp. 174).



En este sentido se evidencia las nuevas políticas portuarias relacionadas con nuevas exigencias de infraestructura y de integración con el territorio urbano y con la actual red mundial de transportes. Desde esta perspectiva se intenta ilustrar las posibles causas del “vaciamiento” de áreas céntricas de usos industriales específicos y por otro lado la aproximación de una nueva afinidad entre puertos, ciudades, política y economía.

La organización flexible sobre el territorio determinó un cambio profundo en las redes transportistas y sobre el papel que los puertos pueden desempeñar en ellas. Existe una nueva logística, proporcionada por el desarrollo de las tecnologías de la información, que permite construir una red cada vez más integrada entre los diversos continentes, países y ciudades.

Además de las nuevas tecnologías, los cambios políticos y económicos impulsaron una nueva concepción del papel de los puertos, de sus áreas adyacentes y de las áreas urbanas cercanas a ellas. En esa nueva economía portuaria las formas urbanas desempeñan un papel céntrico y es en esa relación ciudad-puerto donde es marcado el pasaje de un periodo industrial para la fase de comercio y de servicios que determina una nueva correspondencia urbana entre ambos.

Áreas anteriormente restringidas al mercado se hicieron accesibles con la revolución de los transportes caracterizada especialmente por la “contenerización”, en cambio la evolución de esos servicios de transporte marítimo obligó los puertos a operar navíos de mayor porte. Una vez que son necesarias cada vez mayores extensiones de superficie terrestre para cada embarcación atracada en el muelle los puertos localizados en centros urbanos se reconocieron en dificultades sobre la carencia de espacio para movilidad y almacenamiento de cargas portuarias.



Puerto de Singapur  
Fuente: John Stanmeyer

El concepto originalmente empleado de puerto como solamente *puerta de entrada* pasa a ser sustituido por una concepción más flexible y adecuada al actual escenario globalizado. El puerto pasa a tener una connotación más contemporánea de *centro de desarrollo*. Ese cambio de enfoque requiere nuevas condiciones y muchas veces el espacio originalmente ocupado por las áreas industriales no se adecua más a las necesidades vigentes. Tal vez por eso muchos centros urbanos se depararon con la herencia de carcasas de la industrialización pesada de la primera mitad del siglo XX (Lores, 2003).

De esta manera, espacios portuarios históricos técnica y económicamente obsoletos abrieron los debates acerca de la reutilización de áreas portuarias. Revelaron así la capacidad de la sociedad de “abandonar” la era industrial a través de la valoración de la ciudad como polo de atracción de las nuevas unidades productivas y consumistas.



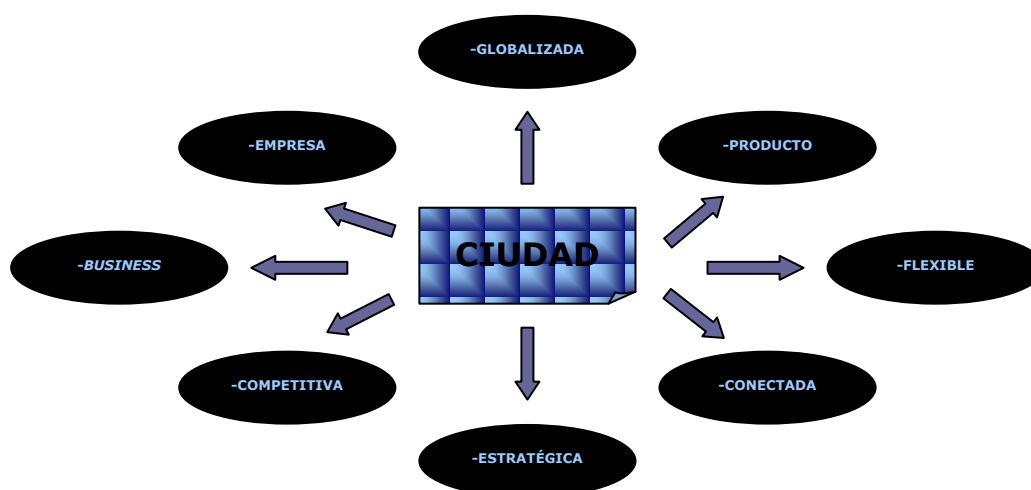
#### 4. URBANISMO Y GLOBALIZACIÓN

Una vez asumido el nuevo orden económico mundial se puede también identificar nuevas características fundamentales de la fase contemporánea del capitalismo que se encuentra, sobre todo, bajo el poder del capital financiero.

Consecuentemente las transformaciones espaciales ya no se restringen en su dimensión físico-territorial, ellas acaban por envolver fenómenos económicos, sociales, políticos y culturales determinantes en la configuración espacial y simbólica cuando el lugar, su imagen y su identidad se hacen fundamentales.

En los procesos de renovación urbana se observa que las políticas y proyectos urbanos buscan privilegiar o reforzar la creación de la identidad y de la imagen de cada urbe a ser promocionada en un *mercado mundial de ciudades*. *"Es el movimiento de producción de una nueva centralidad en la metrópoli en consonancia con las fuerzas de la llamada globalización"* (Maricato *in* Fix, 2001, pp. 08).

Bajo el esfuerzo de revertir *ciclos de decadencia* (Arantes, 2000; Vaz & Jacques, 2001), el contexto del renacimiento urbano asume un doble carácter: defensor de un proceso político y territorial en la construcción de la ciudadanía, y responsable de proveer nueva visibilidad y protagonismo a la ciudad en el escenario mundial.



Fuente: Beraldinelli, 2003

A partir del momento en que se propone potencializar la exposición de las urbes en el exterior, se identifica un instrumento esencial que ganó centralidad en las políticas urbanas del final del siglo XX: el *city marketing*. Considerado pieza-clave para la promoción de la ciudad, ejerce la función de atraer inversores, visitantes y usuarios y aún facilita la exportación de bienes y servicios.

*"En ese sentido, él (city marketing) debe proporcionar la percepción de una imagen positiva de la ciudad moderna, competitiva, integrada, y dotada de un determinado número de calidades urbanas que incidan sobre un principal producto de venta, como por ejemplo, turismo, cultura o un complejo portuario moderno (...) No obstante, este marketing debe servir concomitantemente a la promoción interna, a la constitución de un patriotismo de ciudad"* (Compans, 1997, pp. 1725).

Esa producción de imágenes de las ciudades desempeña un papel fundamental de refuerzo del consumo de servicios, eventos recreativos y circuitos culturales. Es de esta forma que las operaciones de *city marketing* contribuyen para la acción estratégica de reestructuración económica y social.

En ese sentido el poder público pasó a asumir el punto de vista del emprendedor, buscando dinamizar la economía urbana a través de la búsqueda de atracción y competitividad. Vainer (2000) indica que los planeadores del final del siglo XX se espejaron en la empresa como unidad de gestión y negocios y así la ciudad pasó a ser pensada e instaurada como agente económico directamente actuante en un contexto de mercado.

De esta forma, los agentes responsables por la gestión pública pasaron a adoptar un comportamiento administrativo-empresarial. Bajo esta orientación las ciudades pasan a ser presentadas como espacios atractivos para inversores con intereses localizados. Cuando esas promociones se constituyen como atractivas aplicaciones financieras y la lógica pasa a ser regida por los intereses de rentabilidad de los inversores, la preocupación recae en la negación de la ciudad como espacio público democrático (Sánchez & Bienenstein, 2003).

*"La mercadotecnia de la ciudad, vender la ciudad, se convirtió en una de las funciones básicas de los gobiernos locales"* (Borja & Forn, 1996, pp. 33).

*"El papel emprendedor del gobierno local: La promoción de la ciudad hacia el exterior que desarrolle una imagen fuerte y positiva apoyada en una oferta de infraestructuras y de servicios (...) que atraiga inversores, visitantes y usuarios solventes a la ciudad y que facilite sus exportaciones (de bienes y servicios, de sus profesiones, etc.)"* (Borja & Castells, 1997, pp. 153).

Las relaciones entre ciudad, poder público y gestión urbana recibieron nuevos significados. El mercado mundial de ciudades es movido y, a la vez, mueve otros mercados como el mercado inmobiliario, de consumo, de turismo, de políticas públicas, de consultoría de planificación, de cultura, etc.

En este escenario las intervenciones físicas se condicionan en la calidad de la ciudad como elemento céntrico de atracción. Se puede así identificar la importancia de la visibilidad internacional de algunas ciudades "inventadas" a partir de amplios proyectos de reestructuración urbana.



Dubai (1990-2003): **"The fastest growing city in the world"**

Fuente: [www.go-estates.com](http://www.go-estates.com) y [www.realestatewebmasters.com](http://www.realestatewebmasters.com)

Convertido en instrumento de producción de nuevas imágenes para las ciudades surge entonces un tipo de urbanismo basado en la planificación estratégica. La calidad del medio ambiente, de la arquitectura y del urbanismo pasó a adquirir importancia y destaque relativamente nuevos.

Con el objetivo de atraer capitales y personas se instaura un mercado mundial de ciudades compitiendo por la atracción de inversiones de todo tipo. Es cuando mejor se puede identificar la adopción de mecanismos fiscales (mediante exenciones de impuestos y otros incentivos) por parte de los gobiernos locales.

En este proceso de construcción de la *nueva ciudad* también se han utilizado políticas culturales como instrumento de transformación social y recalificación urbana. Analizando las intervenciones urbanas realizadas a partir de los años 90, se observa que hubo un crecimiento progresivo cuánto a importancia y destaque de los diversos aspectos conectados a la cultura.

Parece paradójico que en un proceso comandado cada vez más por el capital también se desarrolle una mayor centralidad cultural. Para la comprensión de ese fenómeno es importante resaltar que el concepto de cultura fue extraordinariamente ampliado. De entrada se restringía los artes visuales y escénicas (teatro, música, pintura, escultura), inmediatamente vinieron las industrias culturales (cine, vídeo, radio, propaganda, música electrónica, publicidad, diseño, moda) y hoy también puede ser considerado como arte el turismo, el patrimonio y el ocio (Silveira & Ferran, 2001).

La conexión de la cultura a su producción masiva, en "escala industrial", es caracterizada por la expresión corriente de *industria cultural*, que fue originalmente utilizada en la década de 40 del siglo XX, en un contexto aún marcado por la guerra mundial, la propaganda nazi y la industrialización acelerada. En esa industria de la cultura, las obras artísticas pasaron del esclarecimiento al también entretenimiento como justificación a la promoción de una nueva forma de ocio para la sociedad de masa. Hannah Arendt (*apud* Vaz & Jacques, 2001), ya usaba la expresión *industria de ocio* en detrimento de *industria cultural* en su texto "La crisis de la cultura" de 1954.

*"La repercusión de las contribuciones arquitectónicas pasó a destacar la importancia de la osadía arquitectónica y del dibujo para definir la atracción de las ciudades a finales del siglo. En ese sentido, la participación de nombres importantes de la arquitectura comenzó a ser encarada como un requisito para el éxito de los proyectos estratégicos"* (Campos & Somekh, 2001, pp. 176).



Centro de Convenciones y Exposiciones *Grand Palais* - Lille (1994)

Arq. Rem Koolhaas

Fuente: [www.lillegrandpalais.com](http://www.lillegrandpalais.com)



Museo *Guggenheim* - Bilbao (1997)

Arq. Frank Gehry. Fuente: [www.eikongraphia.com](http://www.eikongraphia.com)

---

## 5. RECONVERSIONES PORTUARIAS URBANAS

La tendencia mundial de redefinición de las regiones portuarias empezó en los últimos cincuenta años. Los puertos y áreas adyacentes de ciudades importantes del panorama mundial fueron transformados en marinas y centros de cultura, ocio, comercio, vivienda y trabajo.

Los cambios tecnológicos en el transporte marítimo y las nuevas exigencias estratégicas de este sector modificaron *".../ la demanda de espacio en las instalaciones portuarias de las capitales, resultando en la ociosidad de vastos terrenos y almacenes y en la decadencia de barrios próximos"* (PMRJ, 2001, pp. 54).

De manera general las regiones portuarias ocupan áreas privilegiadas sea por la proximidad del mar, sea porque están próximas al centro de las ciudades. En ese sentido los diversos proyectos que surgieron en el mercado de la reestructuración urbana reflejan la búsqueda por recuperar e integrar estas zonas al tejido urbano de las ciudades.

Los elementos clave, básicamente se repiten: combinación de inversiones públicas y privadas para la construcción de nuevos equipamientos culturales y de servicios, ampliación del número de unidades habitacionales próximas a los centros financieros y comerciales y creación de áreas públicas junto al mar. A partir de ahí el éxito sería medido por varios criterios: desde el aumento de la actividad turística y del índice de empleo, hasta la mejoría de la calidad de vida y elevación de autoestima de los habitantes.

Estas intervenciones de reciclaje urbano casi siempre aportan objetivos monumentales de característica promocional. Vehiculados sobre una imagen cultural y de ocio oficialmente están destinados a catalizar la recuperación del entorno.

Boston, Baltimore, Barcelona, Génova y Rotterdam (que asistieron el vaciamiento de suyas antiguas instalaciones portuarias situadas en regiones con relativo interés paisajístico) están entre las primeras ciudades que sacaron el potencial urbanístico e inmobiliario de esas áreas. Lo mismo fue visto en metrópolis como Nova York, San Francisco, Londres y Lisboa.

La experiencia de *Puerto Madero* en Buenos Aires - Argentina (inspirada en el modelo barcelonés) es marco referencial en América Latina. Le siguen otros proyectos como el de *Ribera Norte/Bíobío* en Concepción - Chile y los de la *Praça XV* en Río de Janeiro, *Barrio do Recife* en Recife y *Docas de Belém* en Belém do Pará - Brasil, como algunos ejemplos. Una de las primeras intervenciones en ese ámbito, y que se transformó en paradigma para las revitalizaciones posteriores por el mundo, fue en la costa marítima de Boston - EUA en fines de los años 50.

Inicialmente el proyecto consistía en derrocar casi todas las fincas de la zona central, incluso dos mercados populares del siglo XIX, la propuesta final, menos polémica, garantizó la recuperación de edificios históricos y emblemáticos de la ciudad.

Entre las atracciones del proyecto estaba la recuperación del frente marítimo (que reintegraría la ciudad y el mar) y la construcción del acuario público y del Centro Cívico,<sup>7</sup> posteriormente surgió el primer ejemplo de complejo de servicios con tiendas, cines, restaurantes y oficinas (conocido por *Festival Mall*) cuya repercusión positiva desencadenó el deseo de otras ciudades americanas, como Baltimore y Nueva York, de "importar" el modelo exitoso.

---

<sup>7</sup> Proyecto de inspiración modernista que vendría a ser transformado en marco del proceso.

La construcción de *Harbour Place* (complejo de centro de ciencias, centro de convenciones, hoteles y pueblos) fue consolidada a partir de *Baltimore City Fair*<sup>8</sup>. Inicialmente era solamente una feria pero que al atraer millares de personas al centro de la ciudad fue instituida como propulsora de la vitalidad de la zona y de donar visibilidad a las inversiones ya hechas.

La renovación del puerto de Baltimore, en los años 70, es señalada como impulsora del llamado renacimiento de la ciudad. Creó lo que vendría a ser transformado en nuevo paradigma del proyecto estratégico, posteriormente desarrollado en *Battery Park City, Nueva York*.

La zona de *South Street Seaport* es una de las más emblemáticas de la ciudad. En los años 60 empezó con la recuperación de fincas históricas para nuevos usos y la construcción de centros comerciales y edificios de oficinas. El nuevo proyecto, aprobado en 1979, adoptó conceptos urbanísticos tradicionales, pasó a priorizar la explotación inmobiliaria y preconizó la firma arquitectónica como marco diferencial de los edificios-ancla. En 1985 fue abierto al público el *Pier 17* totalmente renovado albergando tiendas, restaurantes y una marina para barcos de turismo<sup>9</sup>. Actualmente muchas de esas áreas vuelven a presentar nuevas propuestas de reestructuración correspondientes a las directrices dominantes del siglo XXI<sup>10</sup>.

Baltimore (PN Hoffman)



Boston (Arrowstreet Associate)



Nueva York (ShoP Architects)



San Francisco (SOM's Architects)

En la década de los 80, intervenciones privatizadoras del espacio público en Londres demostraron inspiración en el éxito de la experiencia neoyorkina. La discusión alrededor de propuestas de renovación urbana desencadenó la creación en 1981 de la *London Docklands Development Corporation*<sup>11</sup> – entidad autónoma que pasó a disponer de los poderes sobre el planeamiento de los antiguos muelles de la capital inglesa, desactivados desde los años 70.

<sup>8</sup> "/.../ evento que visaba celebrar la vecindad y la diversidad étnica de la ciudad, contra los trastornos que vinieron después del asesinato de Martín Luther King, en 1968" (Fix, 2001, pp. 122).

<sup>9</sup> A lo largo de los años 80 y 90 sucesivos emprendimientos *high-profile* fueron rellenando los solares ofreciendo como compensación a comunidad la creación de dos parques, una marina, una escuela y la construcción de algunas viviendas populares en los barrios del Harlem y Bronx con el rendimiento de la operación (Campos & Somekh, 2001, pp. 175).

<sup>10</sup> El despacho de arquitectos ShoP Architects es el responsable del ambicioso proyecto de renacimiento del histórico *East River Waterfront* propuesto por la empresa *General Growth Properties*, también propietaria del *Harbourplace* en Baltimore y del *Faneuil Hall Market Place* en Boston.

<sup>11</sup> LDDC: Corporación para el Desarrollo de los Docklands de Londres. Su objetivo era el de asumir el proceso de transformación urbana que había empezado sin planeamiento urbano ni consenso público y corregir disfunciones ocurridas anteriormente en la zona.



---

*"Entonces fue cuando los urbanistas y políticos británicos miraron hacia el otro lado del Atlántico, puesto que, a finales de los años setenta, parecía que las ciudades norteamericanas habían encontrado la fórmula mágica. En una típica reunión anglo-americana de alto nivel de aquel momento, el taciturno británico mostraría diapositivas de un desolado Liverpool mientras que los exuberantes norteamericanos llegarían con fotografías de un Boston lleno de vida, color y animación – por no hablar de las historias que contaban sobre el gran número de ventas y el aumento de puestos de trabajo" Hall (1996, pp. 358).*

Bajo el gobierno conservador de Margaret Thatcher<sup>12</sup>, en 1982 la región fue declarada zona especial cuyos terrenos permanecerían libres de impuestos por diez años atrayendo inversiones e impulsando el proceso. El área del antiguo puerto de Londres fue dividida entre varios emprendedores abdicando de un proyecto común haciendo de *Docklands* "el mayor ejemplo de subordinación de la planificación al ideario neoliberal" (Campos & Somekh, 2001, p. 175).

*Canary Wharf (Docklands)* es así más un modelo de intervención con usos múltiples. La ocupación del espacio se hace a través de edificios comerciales, viviendas de alto nivel, tiendas, restaurantes, cines, museo, guarderías, hoteles, amplias áreas de plazas, paseos peatonales y otros servicios compatibles.

En la segunda mitad de los años 80, otras ciudades europeas se vieron frente a problemáticas semejantes de vaciamiento industrial y reordenación económica. Los *Grands Projets de París* - Francia (integralmente financiado por el Estado) se encuentran en el lado extremo de las experiencias liberales (y socialmente excluyentes) de Nueva York y Londres. París es uno de los casos más evidentes de la afirmación de políticas culturales como símbolo de innovación y modernidad. Grandes proyectos arquitectónicos y urbanísticos (firmados por arquitectos de renombre) fueron usados para asegurar la ciudad como capital cultural europea.

En 1984 el Ayuntamiento de la ciudad de Génova confió al arquitecto Renzo Piano la tarea de empezar a desarrollar una propuesta de recuperación del *Porto Antico*. A partir de finales de 1987 la *Expo 92*, celebración de los 500 años del descubrimiento de las Américas, tornase elemento clave en la obtención de recursos que permitiesen realizar el proyecto de revitalización de la zona. La región del antiguo puerto, repleta de construcciones medievales, se transformó en un centro de ocio y viviendas en que conviven edificios contemporáneos (como el *Acquario di Génova* y un ascensor panorámico) y fachadas y estructuras restauradas. La zona ha sido objeto de nueva intervención en 2001, también por el mismo arquitecto genovés.

La unificación de Alemania, a partir de 1990, llevó a la recalificación de la ciudad de Berlín según un modelo liberal que concedía incentivos fiscales e puntos de mayor prestigio a corporaciones multinacionales. Una serie de inversionistas internacionales se articuló a agentes públicos creando mega-proyectos de reconversión y multiplicando equipamientos culturales como bibliotecas, cines, teatros y sobretodo museos, adoptando arquitecturas de impacto como herramienta de redefinición del espacio urbano central.

En 1992 Barcelona pasó a ser referida como uno de los mayores íconos contemporáneos de reestructuración de áreas urbanas degradadas. Identificada como matriz de la planificación estratégica<sup>13</sup> la capital catalana hizo del marketing de los Juegos Olímpicos su mejor "jugada" contra los procesos de declinación urbana.

---

<sup>12</sup> Conocida con el sobrenombre de "La Dama de Hierro" fue primera ministra del Reino Unido entre 1979 y 1990.

<sup>13</sup> A pesar de que la metodología original de la planificación estratégica sea norte-americana. (Arantes,2000).



El peso de los recursos aplicados<sup>14</sup> por ocasión de las Olimpiadas y el efectivo trabajo de divulgación internacional por parte de consultores<sup>15</sup>, hicieron del *modelo barcelonés de acción estratégica* un símbolo internacional de ciudad competitiva y difusora de una receta de éxito exportada para todo el mundo, principalmente para América Latina<sup>16</sup>.

Así como los juegos olímpicos fueron un buen pretexto para una “corrección de rumbo” para Barcelona, el Museo Guggenheim lo fue para la ciudad de Bilbao. Al abrir las puertas en 1997, la obra arquitectónica del norteamericano Frank O Gehry se transformó en símbolo principal de marketing para la urbe vasca introduciéndola en el circuito internacional de turismo. Al atraer 1 millón de visitantes al año, el museo se convirtió en el motor propulsor de una nueva dinámica para la ciudad. La superación de numerosas dificultades consecuentes de la declinación de la industrialización era uno de los objetivos principales del plano de desarrollo de 1989<sup>17</sup> que pretendía revitalizar el tejido urbano de la ciudad de Bilbao.

Con el ingreso de Portugal en la Comunidad Europea (UE) en 1986 las acciones urbanas en Lisboa fueron orientadas a remodelación de infraestructuras y elaboración de planes estratégicos para la capital. El Plan Director de 1990<sup>18</sup> abarcaba como principales intervenciones la recuperación del barrio tradicional *Parque Mayer* por el arquitecto Frank O Gehry<sup>19</sup>, la reconstrucción del barrio histórico del *Chiado* por el arquitecto Álvaro Siza Vieira<sup>20</sup> y la regeneración del frente de la ribera del río *Tejo* hasta el área de reconversión urbana en la zona oriental de la ciudad, la *Expo 98*.

Siguiendo la misma línea estratégica mundial, la Exposición Mundial en 1998 simbolizó la construcción de una imagen de *ciudad global*. Fue instalada en un barrio decadente junto al muelle de los *Olivaís* sirviendo de embrión de la reactivación urbana de una vasta zona industrial y portuaria de la capital lusitana. El puente *Vasco da Gama* y la estación de conexión ferro-metro-viaria *Estação do Oriente* proyectada por el arquitecto español Santiago Calatrava son algunos de sus puntos emblemáticos.

En Buenos Aires, después de más de 60 años de sucesivas propuestas de urbanización para la zona del antiguo puerto de la ciudad argentina, en 1989 fue creada la *Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.* La sociedad anónima<sup>21</sup>, pasó a ser la encargada del dominio sobre los terrenos y edificios, del desarrollo de proyectos para el área y comercialización de su potencial inmobiliario. En 1990 fue elaborado un Plan Estratégico<sup>22</sup> para la zona y fue sí desarrollado un proyecto que visaba recuperar la interacción entre la ciudad y el Río de la Plata y la preservación de los edificios históricos (conjunto de diques y almacenes creados en el cambio de siglo XIX-XX).

Se hizo a través de la construcción de edificios de uso comercial, empresarial y habitacional de alto nivel (en el otro lado de la orilla) asociado a la reconversión de los viejos almacenes para una infraestructura sofisticada de oficinas, restaurantes, bares y discotecas.

<sup>14</sup> A través del gran subsidio del Gobierno Central y del beneficio de las inversiones privadas.

<sup>15</sup> Como Jordi Borja, Manuel Castells, Manuel de Forn o Joseph Chias.

<sup>16</sup> El caso de la ciudad de Barcelona será discutida con especial dedicación en la segunda parte de la tesina.

<sup>17</sup> Plan Estratégico para la Revitalización del Bilbao Metropolitano, iniciado en 1989 a instancias del Gobierno Vasco y de la Diputación Foral de Bizkaia.

<sup>18</sup> Renombrado en 1992 de *Plan Estratégico* por exigencia de la UE.

<sup>19</sup> La Cámara Municipal de Lisboa, después de pagar los honorarios del arquitecto norte-americano, desistió del proyecto. El plan de remodelación del espacio fue entregado al arquitecto portugués Manuel Aires Mateus.

<sup>20</sup> El arquitecto está elaborando la última etapa del plan de reconstrucción (iniciado en 1991), veinte años después del gran incendio de 1988 que destruyó la zona.

<sup>21</sup> Con la participación del Gobierno Nacional y del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

<sup>22</sup> Producido por Consultores Europeos Asociados (con dirección de los urbanistas catalanes Joan Busquets y Joan Alemany) resultado de un convenio firmado entre las municipalidades de Buenos Aires y de Barcelona.

---

El aprovechamiento de los espacios colectivos (como los paseos públicos) a lo largo de los diques contrasta con el público elitista de los servicios ofrecidos al entorno. *Puerto Madero* fue transformado en paradigma para América Latina por combinar la triade *recalificación urbana, revitalización económica y reconversión arquitectónica*.

El puerto de Róterdam es uno de los más grandes del mundo. Por la intensa circulación y el gran peso industrial la ciudad sufrió durante años un desfavorable entorno medioambiental. En 1993 fue presentado un planeamiento general estratégico ante la necesidad de restructuración de la zona portuaria (para mantener la competitividad de la ciudad) previendo al mismo tiempo medios que mejorasen las condiciones de vida y la calidad habitacional en zonas asociadas al puerto.

A través de la participación de los sectores público y privado el enfoque integral del proceso incorporaba elementos de transportes, económicos y sociales como el incremento de suelo industrial, creación de espacios verdes y de ocio, disminución de la contaminación industrial, promoción de viviendas, etc. Dentro del mismo contexto, se destaca la elaboración del Plan Estratégico<sup>23</sup> para la ciudad de Río de Janeiro en el inicio de los años 90. Con consultoría de técnicos catalanes<sup>24</sup>, igual que en Buenos Aires un año antes, la revitalización de la zona portuaria *carioca* fue presentada entre las propuestas principales del plan.

El nuevo enfoque promocional dado a la metrópoli se transformó en pieza clave para el entendimiento de los orígenes del proceso de recalificación de su Centro. A través de la búsqueda de un *renovado valor simbólico* (necesario en la construcción de una mayor competitividad económica para la ciudad) la adaptación de usos y de ocupación del suelo a un nuevo perfil de actividades pretendidas frenaría y reconvertiría el proceso de degradación y vacío económico de la zona. Pasados 100 años desde que, en julio de 1910, el Puerto de Río de Janeiro fue inaugurado, el área viene siendo recurrente palco de discusiones e inspiraciones para diversos proyectos (públicos y privados), materias periodísticas y etc.

Entre las propuestas más destacadas puede ser citado el *Plan de Recuperación y Revitalización de la Región Portuaria – Puerto de Río*, presentado por el Ayuntamiento de Río de Janeiro en el año 2001.<sup>25</sup> Consolidar en la región un espacio diversificado de actividades<sup>26</sup> gravitaba alrededor de las pautas de la tendencia globalizada de la apropiación de valores potenciales existentes impulsando los procesos de revitalización, recalificación, reestructuración, etc.

Uno de los mayores *íconos* de la propuesta era la implantación del Museo Guggenheim en el *Pier Mauá*,<sup>27</sup> el proyecto del museo había sido presentado como catalizador de la retomada de desarrollo del área del puerto. Generador de graves conflictos tuvo sus negociaciones canceladas en el año 2003.

---

<sup>23</sup> El documento recibió diversas críticas principalmente sobre los criterios no explicitados para la composición del Consejo Director del Plan. Según Compans (1997) no hubo representantes de entidades sindicales o comunitarias.

<sup>24</sup> El ayuntamiento de la ciudad contrató consultoría de la empresa catalana TUBSA (Tecnologías Urbanas Barcelona S.A.). Grupo empresarial experto en transformación urbana y territorial surgió en 1989, por iniciativa del Ayuntamiento de Barcelona y sociedades privadas, como *consulting* tecnológico especializado en desarrollo y gestión urbana. Ha participado en la creación de la *nueva Barcelona*, modelo exportado de desarrollo urbano, resultado de una actuación concertada entre iniciativa pública y sector privado.

<sup>25</sup> Los estudios fueron desarrollados por el *Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos (IPP)*, autarquía vinculada a la Secretaría Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Río de Janeiro.

<sup>26</sup> Con predominancia de funciones de comercio, servicios, ocio y cultura.

<sup>27</sup> Todo empezó en el final de la década de 1990, cuando el Consejo Director del Guggenheim comenzó a considerar un local en América del Sur que hiciera parte de la estrategia global de la Fundación. El arquitecto francés Jean Nouvel había sido seleccionado para proyectar el edificio.

Recientemente, en 2009, el ayuntamiento de Río de Janeiro volvió a lanzar una nueva propuesta de revitalización para su zona portuaria. En el proyecto *Porto Maravilha* están incluidas obras de infraestructura, viviendas, cultura y ocio<sup>28</sup>. Con vistas al Mundial de 2014 y a las Olimpiadas de 2016 la primera fase del proyecto ya fue iniciada con las obras del nuevo acceso al puerto para vehículos de carga. Las inversiones rondan los 374 millones de reales (aproximadamente 142 millones de euros) en recursos públicos (cooperación de las tres esferas de poder: federal, comarcal y municipal) y privados.

Esa fase inicial de obras prevé inversiones pesadas en infraestructura viaria, de transportes y en servicios públicos (mejorías en las redes de agua, desagüe y energía eléctrica, arborización, pavimentación) que prepare la zona portuaria para las nuevas promociones residenciales y comerciales que deberán surgir<sup>29</sup>. Los costes de las obras de la segunda fase están previstos con la venta de *Certificados de Potencial Adicional de Construcción*, títulos que garantizan a los emprendedores derechos constructivos generados por las modificaciones que pretende hacer el ayuntamiento en la legislación urbanística del área.

Más una vez in-numerosos cuestionamientos asombran el futuro de la zona portuaria de la ciudad de Río de Janeiro. La falta de información disponible y la ausencia de diálogo junto a población y a comunidad profesional de arquitectos y urbanistas son las principales críticas que se destacan en los medios de comunicación sobre la última (¿definitiva?) propuesta presentada.

## 6. BARCELONA Y SU MODELO, PARADIGMA DE FIN DE SIGLO

El enfoque estratégico salta hace el éxito a partir de la experiencia renovadora de Barcelona. Según Novais (2003) ese proceso puede ser explicado a través de dos puntos principales: el peso de los recursos aplicados en función de los Juegos Olímpicos de 1992 y el trabajo de divulgación internacional de consultores catalanes.

Ese proceso de consolidación del abordaje estratégico estaría ligado a la interacción entre una elite política y otra empresarial. Fue sobre ese contexto que se desarrolla y posteriormente se disemina la idea de consenso político, económico y activo que visaba despertar un *patriotismo de ciudad* y incrementar la *autoestima de los ciudadanos* (Arantes, 2000, pp. 56-57).

Vainer (2000) llama la atención para la recurrente alusión de una aguda y generalizada *conciencia de crisis* como punto de partida para el éxito barcelonés. En su Programa de Gestión Urbana para la ciudad de Barcelona, Jordi Borja explicita esa *razón* como un sentimiento compartido entre los principales actores públicos y privados.

Los procesos de degradación del centro histórico, congestión del centro moderno y debilidad infraestructural urbana eran visibles tanto para profesionales y empresarios, como para los habitantes de la ciudad. Estos factores afectaban negativamente residentes y turistas. Sobre ese escenario de consentimiento, la *crisis* presentada tenía acreditada la urgencia de respuestas urbanas que también contribuirían para la dinamización de la economía.

<sup>28</sup> Serán creadas 499 nuevas viviendas en la región portuaria a través del proyecto *Novas Alternativas* que prevé la recuperación de 24 inmuebles antiguos subutilizados o degradados; Los equipamientos culturales propuestos son una pinacoteca y un museo; El *Pier Mauá* será transformado en una gran plaza con anfiteatro, fuentes de agua, restaurantes, bares, quioscos y estacionamiento subterráneo con capacidad para mil vehículos; Están previstos cambios en la logística de la actividad portuaria turística para atender mejor la demanda (la previsión es que, en 2020, el puerto reciba 1,8 millón de pasajeros).

<sup>29</sup> El suelo genera un potencial de ocupación como espacio abierto y de uso público pero a su vez puede ser de gran interés privado por las plusvalías que en él se producirán.

El contexto olímpico fue un buen pretexto de corrección de rumbo, sin embargo inicialmente las propuestas de acción sobre el territorio reforzaban una fragmentación urbana. Luego ocurrió una reaproximación con los conceptos antiguos del planeamiento y se obedeció a una nueva *fórmula* que conjugaba las intervenciones puntuales en un plano algo más general.

La eficacia de la nueva dirección vino a través de estrategias que reforzaban significados locales, de infraestructura, sistema viario, restauraciones, viviendas (las villas olímpicas), hoteles, nuevos equipamientos deportivos y, principalmente, la valoración del borde marítimo con paseos públicos en la zona portuaria y de playas.

Para entender el contexto general en que se desarrolla la transformación paradigmática de la capital catalana se expondrán a seguir elementos fundamentales en la construcción del *proyecto de ciudad barcelonés*.<sup>30</sup>

Fuente: Rossio Moyano



Haciendo un análisis sobre las referencias urbanísticas catalanas de fines del siglo XX se verifica que en las políticas de los años 80 y 90 hubo un cómodo dialogo con la propuesta urbanística de la mitad del siglo XIX.<sup>31</sup>

El debate sobre la temática urbana también estaba fuertemente presente en el cotidiano cultural de Cataluña en las décadas de 20, 30 y 50 del siglo XX. En la arquitectura nació un fuerte movimiento de arquitectos racionalistas, el *Grupo de Arquitectos y Técnicos Españoles para el Progreso de la Arquitectura Contemporánea* (GATEPAC), con una repercusión cultural que coincidía con la época de la República Española. En 1930, la *Generalitat de Catalunya* (el gobierno de la comunidad autónoma) solicitó al arquitecto suizo-francés *Le Corbusier* la realización de un plan para Barcelona, conocido por *Plan Maciá*, que al final no fue aplicado debido a llegada de la Guerra Civil y la dictadura del General Franco.

A finales de los años 70, España retorna a democracia después de décadas de resistencia y lucha de las organizaciones de izquierda. Hubo durante esa década un fortalecimiento de la ciudadanía y de los movimientos sociales urbanos principalmente en el período de transición política (1976-1979). Como parte de ese proceso, ocurrió una efectiva participación pública de la sociedad civil en las propuestas relativas con las políticas urbanas. El programa político de renovación urbana, que eligió el Partido Socialista, integraba necesidades y aspiraciones de amplios colectivos ciudadanos<sup>32</sup>.

Cuando en 1979 fue elegido el primer gobierno municipal democrático, la región se encontraba en una situación de fuerte retracción económica que afectaba especialmente al sector textil y de servicios con un alto índice de desempleo.

<sup>30</sup> Para el desarrollo de los antecedentes sobre la ciudad de Barcelona se utilizó como estructura básica el capítulo *Barcelona: elementos de su historia urbana reciente, 1979-2001* in Sánchez (2003).

<sup>31</sup> Cuando fue implementado el *Plan Cerdá* (1859), o el *Ensanche de Barcelona* que corresponde a su área de expansión, que definió la escala urbana y la morfología de grande parte de la ciudad.

<sup>32</sup> La ciudad de Barcelona cuenta con un intenso pasado industrial, a partir de la existencia de actores sociales y luchas políticas asociados a él. Particularmente el sindicalismo y el anarquismo catalán de las primeras décadas del siglo XX dieron una forma libertaria a Barcelona y participaron de la construcción de una identidad regional de izquierda también asociada a la resistencia catalana en el periodo de la dictadura franquista.

---

En este contexto el Gobierno Municipal no tenía capacidad de invertir en grandes intervenciones de infraestructura pero tenía a su disposición un nuevo *Plan General Metropolitano* (PGM), aprobado en el periodo de transición política (1976), que contenía directrices territoriales para la ciudad de Barcelona y su región metropolitana.

La política urbana del primer ayuntamiento socialista respetó los lineamientos del periodo de transición a la luz del Plan General. El punto central de acción era la recuperación de una disciplina urbanística que corrigiera los procesos de especulación, falta de inversiones y negligencia del período anterior. Junto a una política (iniciada en 1976) de adquisición de solares de instalaciones industriales desactivadas tenían por objetivo acceder a la demanda social de espacios públicos y equipamientos.

En un primer momento las acciones abarcaban un concepto más defensivo de urbanismo que pretendía rescatar el equilibrio administrativo y la ética en la gestión. En finales de 1980 el equipo de urbanismo, coordinado por el arquitecto Oriol Bohigas,<sup>33</sup> inició una etapa de intervenciones urbanas más ofensivas.

En 1982 el primer alcalde elegido dejó el cargo para asumir otra responsabilidad en el Gobierno Nacional. Pasqual Maragall asume el poder y así inicia un largo mandato revalidado en las elecciones de 1983, 1987, 1991 y 1995. Esa continuidad político-administrativa es destacada como uno de los factores decisivos en el éxito del proyecto de renovación urbana relacionado a la *Barcelona Olímpica*.

De hecho, desde el primer mandato Pasqual Maragall se demostraba plenamente comprometido con el proyecto olímpico. En su discurso de pose (1982) dejó claro que iba *por una Barcelona olímpica y metropolitana*. Las pequeñas actuaciones locales en el período 80-86 fueron de responsabilidad municipal exclusiva y en 86 hubo un giro de escala y complejidad en las intervenciones.

A principios de los años 80 la propuesta urbanística del ayuntamiento pretendía llegar a un proyecto global a partir de la fragmentación en actuaciones concretas y de diferentes escalas (construcción de parques y jardines, recuperación de antiguas áreas industriales ociosas y algunas actuaciones viarias de ámbito más global). Esa orientación urbana de pequeñas obras de renovación urbana en los espacios existentes hizo escuela en otras ciudades europeas y latino-americanas. Se transformaron en referencias simbólicas desde entonces.

Si por algunos años las políticas urbanas fueron orientadas hacia una urbanización pública volcada a la equidad y mejoras de los barrios, hubo un momento de reconversión coincidente con la designación de Barcelona (1986) como ciudad huésped de los Juegos Olímpicos de 1992.

La nominación de los Juegos Olímpicos fue un decisivo factor de aceleración del proyecto ambicioso de modernización urbana que seguía una tradición urbanística local. Las renovaciones urbanas sobre impulso de grandes eventos internacionales ya habían sido reflejadas en las Exposiciones Universales de 1888 y 1929, cuando fueron derrocadas las murallas de la Barcelona antigua y construidos los grandes parques de la *Ciudadella* y de *Montjuïc*. La redefinición de la fachada marítima de Barcelona a lo largo de casi 5 km entre la *Ciutat Vella* y el Río Besós fue considerada una de las operaciones urbanas más emblemáticas en la construcción de la imagen de ciudad renovada.

---

<sup>33</sup> Uno de los principales mentores intelectuales de propuestas urbanísticas para la ciudad de Barcelona en los años 80.

En 1984 el alcalde Pasqual Maragall solicitó a Oriol Bohigas<sup>34</sup> una macro-propuesta urbanística para el sector entre el *Poblenou* y la *Barceloneta*, zonas que se encontraban en plena decadencia.

Los conceptos fundamentales del proyecto abarcaban el objetivo de rescate del borde (playas y paseos), integración de la zona al tejido de la ciudad y reconstrucción de toda la infraestructura de drenaje y circulación. El planteamiento de un nuevo barrio contemplaría también la construcción de viviendas con adopción de iluminación y ventilación natural y parques lineales enlazados sobre la idea de diversificación arquitectónica y de usos.

La renovación urbanística que creó la *Vila Olímpica*<sup>35</sup> fue detonada a partir de la substitución de antiguas naves industriales y tejido residencial de baja calidad por el uso residencial de medio y alto nivel conjugado al comercio y servicios, sobretudo, con objetivos turísticos.

*"La primera etapa del proyecto (...) entre mayo de 1985 y junio de 1986, correspondió al diseño y aprobación legal de cambios en el plano urbano. Tras serle confiada a Barcelona la organización de los Juegos Olímpicos, el 17 de octubre de 1986, el Ayuntamiento creó un empresa gestora, la Societat Privada Municipal Vila Olímpica S.A. (VOSA)" (Mackay, 2000, pp.40).*

Otra obra emblemática del período fue la reestructuración del sector de *Port Vell* (1987) desarrollada en suelos de propiedad del Puerto Autónomo de Barcelona. La propuesta tenía como principal objetivo reordenar la fachada marítima en su tramo más conflictivo integrando el mar con la *Ciutat Vella*, centro histórico de la ciudad.



*Vila Olímpica*

Fuente: [www.picturesspain.com](http://www.picturesspain.com)



*Port Vell*

Fuente: [www.picturesspain.com](http://www.picturesspain.com)

*"Con el fin de llevar a cabo el proceso el Puerto Autónomo de Barcelona crea la Gerencia 2000, cuyo objetivo era el de hacerse cargo de la consecución de las obras de envergadura de las transformaciones y cuyo funcionamiento fuese autónomo" (Biere, 2003, pp.69).*

Las intervenciones que se llevaron a cabo en esta zona se destacan por su inmensa magnitud y por la participación de la inmensa escala de inversiones privadas, sobretudo extranjeras. La implementación de nuevos programas de fuerte contenido comercial, turístico y de ocio (como el complejo *Maremágnum*, el acuario y la marina de barcos) refleja influencias de otras experiencias de conversión portuaria por el mundo.

<sup>34</sup> En este período ya no cumplía el cargo municipal y había vuelto a su práctica profesional como arquitecto y urbanista.

<sup>35</sup> En total son cuatro áreas olímpicas, ubicadas en el *Vall d'Hebron*, en *Montjuïc*, *Pedralbes* y finalmente la *Vila Olímpica de la Barceloneta*. Las tres primeras concentraron los equipamientos deportivos y la última un complejo que integraba actividades deportivas, comerciales, de ocio y vivienda.



---

Con el término de los Juegos Olímpicos la recreación al aire libre pasó a convivir con el perfil elitista definido en la ocupación habitacional y de servicios. Diferentemente de Sevilla y Lisboa (cuyos complejos de las exposiciones de 1992 y 1998 respectivamente permanecen de cierta forma subutilizados) el área se configuró como polo de referencia para la población en general.

Sobre estos pilares de profunda renovación urbana para las Olimpiadas emerge la noción de *ciudad-mercancía*: el espacio concebido y renovado para el mercado global. A partir de ese panorama, la ciudad de Barcelona se afirma con el concepto de *vanguardismo* que combina perspectivas estratégicas, arquitectónicas y urbanísticas en un proyecto de renovación urbana con grande impacto económico y publicitario.

*"El proceso, por lo tanto, que se inició en 1980, aún sobre la égida del diseño urbano, acabó ganando, especialmente a partir de la formulación del Plan Barcelona 2000, una dimensión mayor en todos los sentidos"* (Arantes, 2000, pp. 53-54).

Debe ser destacado el trabajo de explotación de los potenciales en cuestión y el hecho que las gerencias tengan funcionado, además, como promotoras de la ciudad. Así se consolidó Barcelona: una metrópolis europea de grande destaque, internacionalmente difundida como *paradigma de ciudad competitiva* y difusora de uno *modelo de éxito*.

Por otro lado existen diversas críticas sobre el *proyecto de ciudad* iniciado en los primeros años de la década de 80. La pequeña participación de la población junto al consejo gestor del plan olímpico, la casi inexistencia de viviendas para personas con bajos ingresos (cuando existía uno estoque ocioso en las Villas Olímpicas) y el fin de buena parte de las cooperaciones que eran motivadas, en su mayoría, por el *marketing* oriundo de las Olimpiadas, son apenas algunos ejemplos.

La base crítica empieza ya en los caminos escogidos por la política oficial a partir del año de designación de Barcelona como "ciudad olímpica". La preparación de la ciudad con plazos fijos para los juegos confirma el triunfo de un proyecto de ciudad regido por el mercado. En términos de concepción y práctica espacial hubo una considerable transición.

Los pequeños proyectos que representaban hasta entonces la principal opción política (de promover la urbanización de los barrios periféricos con obras de limitada escala volcadas a la población local) pasaron a las grandes intervenciones urbanísticas (como la Villa Olímpica) en manos de los grandes grupos económicos de capital europeo.

Otro aspecto es el derecho de participación ciudadana en las decisiones urbanas que pasó a ser una declaración más formal en que en la realidad resultó mucho más restricta. Sánchez (2003) afirma que la vocación política a servicio de las minorías, la exposición al riesgo político en el enfrentamiento contra los grandes intereses económicos privados, la filosofía igualitaria y el compromiso ideológico y moral, de las políticas de izquierda, fueron perdidos.

*"Junto a una filosofía de crecimiento económico e integración internacional, avanza en el gobierno de Barcelona un modelo de carácter capitalista y liberal que hipoteca el espacio de la ciudad. El neoliberalismo es presentado como solución de todos los males de la ciudad, junto a una recurrente representación: entre el nuevo y el viejo se impone el inevitable"* (Sánchez, 2003, pp.233)

---

## 7. ANÁLISIS CRÍTICO EN EL CAMBIO DE SIGLO

El proceso de globalización y el crecimiento de las grandes metrópolis, las nuevas directrices de gestión de las ciudades y la competitividad urbana, la *des-economía* generada por la decadencia de los centros tradicionales e industriales y el alto poder de transformación de la arquitectura y del urbanismo son algunos elementos que caracterizan el escenario adonde surgió las propuestas de reestructuración de áreas degradadas en diversas ciudades del mundo.

La fase actual del capitalismo exigió la producción de un nuevo espacio global sobre las lógicas de mercado. Ese proceso viene siendo consolidado principalmente a través de nuevas prácticas de planeamiento urbano que se alinean con la vertiente *estratégica*. Más que nunca el urbanismo ganó centralidad en el debate sobre el futuro de las ciudades.

En el discurso oficial la temática primordial que motiva estas promociones es la generación de opciones potenciales para la recuperación de tejidos urbanos degradados, el incremento del turismo y la generación de empleos. Las intervenciones son vistas como motivadoras de dinámicas transformadoras en que los proyectos son presentados como símbolos y promesas de transformación económica, espacial y social *en vías de canonización urbanística* (Sánchez & Bienenstein, 2003).

La conversión del planeamiento urbano en un sector de la urbanización empresarial (vinculada al espíritu gerencial capitalista) ampara la comprensión de las actuales intervenciones urbanas como un proceso de producción de locales de *éxito*. La lógica del proyecto urbano pasa a ser la elaboración de *lugares* que no necesariamente abordan propuestas de redistribución igualitaria de la urbanización.

La mayoría de los proyectos urbanos se presenta como llenos de buenas intenciones y promesas de programas sociales, entretanto la cuestionable orientación de inversiones vinculada a intereses particulares y puntuales entran en conflicto con esas propuestas de inclusión social y territorial del espacio urbano en la ciudad democrática.

Las estrategias globales (dinamizadas a través del capital) insertadas en el nuevo proceso de urbanismo para las ciudades reconstruye "trozos" urbanos a través de procesos de renovación urbana asociados a construcción de una imagen comerciable que satisfaga las exigencias de la economía competitiva y de la inserción en el mercado mundial. A partir de la reflexión acerca de esas iniciativas discontinuas y aisladas se abre el debate sobre los dilemas con los cuales las políticas públicas de preservación o de revitalización de áreas urbanas se afrontan en la actualidad.

Los proyectos son orientados a través de una concepción del espacio que formaliza el *urbanismo de mercado* (Beraldinelli, 2003) por medio de los diversos mecanismos llamados globalizados. Parece evidente que el circuito competitivo de ciudades fue transformado en condición de supervivencia, explícitamente utilizado como fuerza mayor de argumentación y persuasión para donar vida a los proyectos.

*"Una oportunidad para una ciudad puede definirse como un acontecimiento que representa una buena ocasión para alcanzar una ventaja competitiva. Todas las oportunidades deben ser evaluadas de acuerdo con su atractivo y probabilidad de éxito"* (Fernández, 1997, pp.127). La exigencia de un alto nivel de concentración de recursos implica en una serie de deficiencias, muchas veces ligadas a infraestructuras, equipamientos o proyectos de interés social más general. Normalmente las inversiones priorizan obras concentradoras de ingresos, localizadas en áreas de interés de expansión del capital financiero e inmobiliario.

Es con base en ese enredo que se asiste a la promoción de una reorganización económica y espacial de las ciudades que refleja un proceso de *dominación mercantil* de la ciudad (Sánchez, 1999): "*Hablase de una transposición contraria de los conceptos y metodologías del planeamiento estratégico empresarial para el espacio urbano – público hasta orden contraria- que resulta en un proyecto de ciudad paradójicamente articulado por tres analogías constitutivas: la ciudad es una mercancía; la ciudad es una empresa; la ciudad en fin es una patria*" (Arantes, 2000, pp. 08).<sup>36</sup>

El carácter gerencial de las políticas urbanas dominantes legitima el discurso competitivo de la ciudad que acelera el declino del hombre público y la creciente valoración del espacio privado. En la *ideología del lugar público* (Arantes *apud* Ponte, 2002, pp. 41) existe una valoración más íntima del espacio urbano que favorece y condiciona ese espacio como ambiente de intercambio y de sociabilidad. Con la creciente subordinación del poder administrativo relacionada a exigencias empresariales con intereses localizados, las sociedades pasan a asistir a un *encogimiento radical del espacio común* (Sánchez & Bienenstein, 2003).

"*Las grandes ciudades son multinacionales del siglo XXI.*" (Borja & Castells, 1997)

## 8. PRODUCCIÓN DE LA IMAGEN URBANA

De acuerdo con las reglas del mercado competitivo, las nuevas estrategias (orientadas sobre todo para la promoción de las ciudades en el panorama mundial) empezaron a profetizar una *imagen de ciudad* que debe ser reconvertida y readecuada a los nuevos padrones globales de reestructuración económica y espacial.

La construcción de la imagen es un elemento fundamental en la sustentación de los modelos<sup>37</sup>, la producción bien sucedida de una "apariencia" urbana fortalece el orgullo cívico y la lealtad con la ciudad, condensa los valores y construye una parte extremadamente significativa del censo común. Transforma el imaginario de la ciudad instalando en deseo de la nueva ciudad vehiculada a un paisaje urbano articulado a intereses específicos.

"*/.../ las operaciones puntuales buscan un impacto en la imagen del barrio o de la ciudad que proporcione un cierto marketing positivo*"<sup>38</sup> (Compans, 1997, pp. 1731).

Esa producción de la imagen debe ser construida (como fue resaltado por Borja & Castells en sus discursos sobre Barcelona) con base en pilares de consenso social que manifieste un interés general de la ciudad. Es como si todos los ciudadanos estuviesen alrededor de un mismo proyecto de desarrollo urbano.

Esa orden de involucramiento de la sociedad es típica del discurso del planeamiento estratégico y de las políticas urbanas instituidas en sus conceptos. El propósito de promover la participación crea un sentimiento de orgullo y de pertenecer a la ciudad pero según Sánchez (1999) genera una *participación contemplativa* de la nueva ciudad en detrimento de una participación activa.

Los medios de comunicación y información también se presentaron como poderosos aliados en ese proceso. Funcionan como herramientas-clave en la *producción de la subjetividad colectiva* (Sánchez, 1999, pp. 27).

<sup>36</sup> Arantes se refiere al proyecto de ciudad y sus "analogías constitutivas" desarrolladas por Vainer (2000).

<sup>37</sup> La homogenización de las imágenes internacionales de ciudades ocurrió en los años 90, en función de la reestructuración económica mundial y de la fluidez espacial de empresas y de capitales.

<sup>38</sup> Versión original en portugués: "*/.../ as operações pontuais buscam um impacto na imagem do bairro ou da cidade que proporcione um certo marketing positivo*".

---

Son las nuevas exigencias del *capitalismo de imágenes* (Arantes, 2000, pp. 55) que involucran las más variadas herramientas: los mecanismos mediáticos (por ejemplo el *city marketing*), el desarrollo del sector terciario avanzado, la explotación mercantil de la cultura, etc. En ese contexto, se puede afirmar que ya no se trata del comercio de mercancías y productos urbanos, culturales o otros, sino de imágenes... de marcas urbanas.

En el discurso corriente, la noción de desarrollo se torna en sinónimo de crecimiento económico, sin embargo el desarrollo social es algo más que avance de la economía. Él presupone, principalmente, un amplio proceso de superación de carencias sociales a través de la formación democrática socio-espacial de la ciudad.

Cuando se habla particularmente de países subdesarrollados la cuestión se agrava considerada la grande heterogeneidad social en las metrópolis. La inversión de prioridades hace mucho daño en zonas con elevado nivel de disparidades sociales y regionales reflejada en la enorme demanda no atendida de habitación, salud, educación y saneamiento. Los proyectos tienden a caer así en la "*armadilla clásica del subdesarrollo: o sea, la modernización sin desarrollo, eso es, sin homogeneización social*"<sup>39</sup> (Arantes, 2000, pp. 69).

El riesgo de potenciación de los efectos excluyentes en la urbanización contemporánea cuestiona la capacidad y las limitaciones del poder local en el cuadro de la globalización. Las prácticas urbanas en las últimas décadas se alejaron del combate a exclusión social dentro de una perspectiva de desarrollo nacional y a través del estímulo a participación social en el control de las políticas públicas.

La inserción democrática es definida por la participación amplia de todos los sectores sociales objetivando el control de los intereses privados y la garantía de los derechos comunes. El poder público (como agente proveedor de servicios que atiendan las necesidades de la población) sostiene la responsabilidad de aporte equitativo en las actividades urbanas destinadas a todas las regiones de la ciudad. Ese proceso debe ser consolidado a través de inversiones en el espacio público general, señalizando mejoras de infraestructura y de valoración en las distintas zonas en las variadas escalas.

Por eso el cuestionamiento sobre la producción de espacios adecuados al capital dominante. El proceso de globalización revela también una tendencia a creación de "islas" de *gentrificación*<sup>40</sup> y *guetificación* que acentúan la exclusión social y la discriminación espacial. Se re direccionan áreas urbanas decadentes y antiguas (como en general son las zonas portuarias, desactivadas y obsoletas) según procedimientos de modernización articulados al consumo, ocio y cultura hacia una consolidación de la privatización del espacio público (Silveira & Ferran, 2001; Ponte, 2002).

Después de la *recualificación* urbana, *revitalización* económica y *reconversión* arquitectónica, el área de *Puerto Madero* (Buenos Aires) se transformó en un oasis elitista. "Contaminado" por los servicios de alto padrón enraizados en la región, el entorno fue invadido por la exploración inmobiliaria consolidada a través de la construcción de innumerables edificios comerciales y residenciales de alto poder adquisitivo.

---

<sup>39</sup> Versión original en portugués: "*armadilha clássica do subdesenvolvimento: ou seja, a modernização sem desenvolvimento, isto é, sem homogeneização social*".

<sup>40</sup> *Gentrificación*: ".../ proceso de reapropiación de los mismos [espacios] por el mercado a través de operaciones urbanas que les confieren nuevo valor económico y simbólico, generalmente orientados para el consumo – residencial o de servicios – de las camadas medianas. Presentados, para fines mercantiles, como espacios revitalizados son, entretanto, espacios onde la población original vivencia la revitalización como proceso que genera expulsión y alejamiento social" (Sánchez, 2003).

---

En la otra banda del atlántico, según Biere (2003), el entorno de los Docklands londinenses, próximo al distrito financiero de la *City*, está dividido entre los ricos (almacenes transformados en modernos edificios y pisos de lujo) y los pobres; (barrios pobres de clase trabajadora)

*"Los distritos de los Docklands tienen algunas de las viviendas más pobres del país y sus habitantes se han beneficiado poco de las construcciones que han crecido a su alrededor. Se ofreció una considerable cantidad de viviendas a "precios razonables", sin embargo, sólo una pequeña proporción de residentes locales quiso o pudo comprarlas. En 1991, Canary Wharf entró en una aguda crisis financiera y durante bastante tiempo la mayoría de los edificios permanecieron vacíos"* (Giddens, 2001, pp.620).

La explicitación de inversión privilegiada de recursos públicos en el cumplimiento de exigencias del sector privado (consideradas más estratégicas) calienta las críticas sobre la legitimación de esas *islas de privilegio* sobre las nuevas localidades valorizadas, relegando a último plano la provisión de servicios sociales y habitación popular.

A través de intervenciones fragmentadas en espacios urbanos destinados a actividades de potencial prioritariamente económico (de cultura, ocio o consumo) se evidencia el cuadro general de contrastes entre centro y periferia en las ciudades. En ese sentido la orientación estratégica sobre la conquista del espacio termina evidenciando la producción global del ambiente local.

La implementación de políticas selectivas, que valorizan espacios específicos de la ciudad, refuerza las distancias sociales, sin embargo Borja & Castells defienden que el debate sobre las prioridades y el proyecto de ciudad no tiene nada que ver con el debate sobre la naturaleza, prioridades y proyecto de sociedad (1997).

La *ciudad-empresa* satisface las *necesidades de la eficiencia competitiva* (Magalhães, 2001, pp. 746), privilegia los ya privilegiados, reconduce los problemas y las alternativas urbanas. *Despolitiza la ciudad* (Dreyfus & Marchand *apud* Vainer, 2000, pp. 84).

Los espacios *gentrificados* personifican también la fusión entre economía de mercado y cultura. La reproducción de modelos de éxito proveedores de una metrópoli competitiva y globalizada también emplea *prácticas culturales* que transforman las urbes en palco de grandes museos y centros culturales.

Según Vainer (2000), la ciudad-mercancía tiene un público consumidor cada vez más específico y cualificado, tanto del punto de vista *concreto* (infra-estructuras, subsidios, favores fiscales, apoyos institucionales y financieros) cuanto del punto de vista *abstracto*, de la imagen.

Los nuevos espacios vienen reuniendo diversas prácticas que privilegian esa lógica del *consumo cualificado* como son los centros comerciales, edificios reciclados para fines de ocio, marinas, restaurantes y, sobretudo, grandes complejos culturales de arquitectura emblemática. Todos esos ingredientes poden ser identificados, en mayor o menor nivel, en casi todas las propuestas estratégicas de inserción de las ciudades no mercado competitivo y globalizado en las últimas décadas.

Bilbao es, tal vez, el mayor ejemplo de la exploración de la *arquitectura del espectáculo* en cuanto herramienta esencial de garantía de éxito en esos proyectos de transformación urbana contemporánea (Arantes, 2000). En se tratando del aprovechamiento de grandes acontecimientos para deflagrar las revitalizaciones, Génova, Barcelona y Lisboa pueden ser relacionados con la Expo 92, las Olimpiadas de 1992 y la Expo 98, respectivamente.

La ECO 92 es el ejemplo precursor de incentivo de transformaciones en la ciudad del Río del Janeiro, sin embargo las intervenciones se caracterizaron más por explícito *embelesamiento* provisorio que efectivos cambios significativos.<sup>41</sup>

Estos eventos son identificados como motivaciones de nuevas perspectivas de recualificación del espacio urbano, consolidación de un polo turístico con una mayor atracción de turistas y inversiones y la creación de una imagen fuerte (un ícono) para la ciudad. Valiéndose de zonas subutilizadas y/o vacíos urbanos de la ciudad, las instalaciones para esos acontecimientos donarían margen a una extensa corriente de beneficios por toda la ciudad, criando una oportunidad perfecta para detonar inversiones como elementos de contagio positivo a partir de áreas ociosas para toda la ciudad.

La asociación de objetivos culturales y urbanísticos ganó fuerza progresiva a partir de los años 90 en la búsqueda de mayor inserción de las ciudades en el *rol mundial del turismo cultural*. El poder atribuido a los complejos de arte es grandioso, según Sánchez (1999, pp. 29) *".../ juzga-se que además de irradiaren internacionalidad, difunden también fuerza propulsora capaz de regenerar barrios degradados y hasta frenar el declino de algunas ciudades."*<sup>42</sup>

Las ofertas culturales adquirieron papel fundamental en la evaluación de calidad urbana en la actual competición global. Un alto nivel cultural indica, en teoría, no solamente un sector económico activo sino también revela un supuesto ascenso de nivel educacional y cultural de la población local, además de valorar el ambiente urbano.

En ese contexto, la cultura se transforma en *".../ uno de los más poderosos medios de control urbano en el actual momento de reestructuración mundial. Es la indispensable ventana de los altos servicios culturales que se abren hace el terciario avanzado"*<sup>43</sup> (Arantes, 2000, pp. 33 y pp.60).

## 9. IMPACTOS DE LA CIUDAD GLOBALIZADA

Después de décadas de grandes proyectos de reestructuración urbana alrededor del mundo se evidencian los límites de ese *modelo de éxito*. Las *estrategias económico-político-urbano-culturales* desencadenan una serie de impactos en la ciudad y en las diversas camadas de la sociedad.

El proceso de globalización implica, independiente de otros aspectos, el reordenamiento espacial de las ciudades. Esa reconfiguración urbana amplió también los desequilibrios regionales y interurbanos, por esto la dignidad de evaluación de las consecuencias de esas intervenciones sobre los territorios y sus poblaciones.

A partir de la nueva retórica, fundada en la competitividad y en las llamadas cooperaciones público-privadas, los gobiernos locales muchas veces pasaran a asumir compromisos financieros incompatibles con el presupuesto público y de cuestionable beneficio colectivo<sup>44</sup>. La inmovilización del capital en una cierta estructura urbana implica, necesariamente, en una priorización de inversiones.

<sup>41</sup> La metrópoli carioca volvió a participar del mundo de los grandes eventos a través de los Juegos Pan-Americanos en 2007. Actualmente se prepara para el Mundial de Fútbol en 2014 y es candidata (junto a Chicago, Tokio y Madrid) a recibir los Juegos Olímpicos en 2016.

<sup>42</sup> Versión original en portugués: *".../ julga-se que além de irradiarem internacionalidade, irradiam também força propulsora capaz de regenerar bairros degradados ou até de frear o declínio de cidades"*.

<sup>43</sup> Versión original en portugués: *".../ um dos mais poderosos meios de controle urbano no atual momento de reestruturação da dominação mundial /.../ indispensável janela dos altos serviços culturais se abrindo para o terciário avançado"*.

<sup>44</sup> Recuerda que el Estado es quien asume los riesgos de un eventual prejuicio, frente la necesidad, incontestable, de inversión inicial propulsora y decisiva de atracción en torno de las promociones.



El peligro pasa a existir cuando la preferencia se hace en función de los efectos que se espera obtener en detrimento de las necesidades colectivas. Es así que el juego de intereses asume las reglas en el espacio urbano.

En el caso de proyectos puntuales, característicos del planeamiento estratégico, con la concentración de recursos y la probable concentración de sus efectos, lo más previsible es que estos efectos no se relacionen con el desarrollo económico y social de la ciudad como un todo.

*".../ la aplicación puntual (y, por lo tanto, desigual) de recursos crea islas de prosperidad en que la apropiación social de esas promociones es mínima"*<sup>45</sup> (Ponte, 2002, pp. 36).

*".../ lo que se transforma es apenas una parte de la ciudad, en la cual se concentra la mayor parte de los recursos, tanto públicos como privados"*<sup>46</sup> (Fix, 2001, pp. 123).

*".../ admitiendo el grande capital financiero o inmobiliario como principal agente capaz de impulsar las iniciativas, los proyectos tienden a incorporar y a reproducir la lógica económica dominante"*<sup>47</sup> (Campos & Somekh, 2001, pp. 178).

A partir de la dominación del espacio, la ciudad se transformó en un *producto* dictado pelo mercado de intereses empresariales globalizados que acaban reforzando y/o determinando nuevas formas de inclusión y exclusión de grupos sociales. Para Sánchez (1999; 2003), lo que más choca en el paisaje urbano actual es el *vacío* que se instala entre los espacios renovados configurando *islas revitalizadas*.

El estímulo y la creación de oportunidades de inversión en las ciudades debe atender a toda estructura social existente, así como los procesos de reestructuración urbana debe necesariamente se armonizar con intereses de preservación del patrimonio cultural y histórico y no solamente con intereses políticos, económicos y turísticos. La lógica del mercado inmobiliario amenaza la propia calidad urbana que se pretende elevar como factor de atracción, por eso la importancia de elementos estabilizadores de la reglamentación urbanística.

*"El individualismo de las tradicionales culturas municipalista y empresarial, la prevalencia de intereses puntuales y casuísticos en la esfera local y la discontinuidad político-administrativa pueden conturbar esfuerzos colectivos de largo plazo"*<sup>48</sup> (Campos & Somekh, 2001, pp. 183-184).

Según Compans (1997, pp. 1730), la dificultad de comprometimiento de los actores locales en promociones de medio y largo plazos puede ser talvez justificada por las *"jugadas de marketing, el ritmo de los mandatos y el calendario electoral"*. En ese sentido, lo que normalmente se presenta como resultado es la existencia de directrices y acciones urbanas fraccionadas. Se puede decir, por lo tanto, que estos proyectos de reestructuración urbana crearon una nueva semántica de los espacios renovados. Cara a los principios del desarrollo local, es indispensable que se evalúen las posibilidades de beneficio a las poblaciones locales.

<sup>45</sup> Versión original en portugués: *".../a aplicação pontual (e, portanto, extremamente desigual) de recursos cria ilhas de prosperidade em que a apropriação social destes empreendimentos é mínima"*.

<sup>46</sup> Versión original en portugués: *".../ o que se transforma é apenas uma parte da cidade, na qual se concentra a maior parte dos recursos, tanto públicos como privados"*.

<sup>47</sup> Versión original en portugués: *".../ tomando o grande capital financeiro ou imobiliário como principal agente capaz de alavancar as iniciativas, os projetos tendem a incorporar e reproduzir a lógica econômica dominante"*.

<sup>48</sup> Versión original en portugués: *"O individualismo das tradicionais culturas municipalista e empresarial, a prevalência de interesses pontuais e casuísticos na esfera local e a descontinuidade político-administrativa podem desestruturar esforços coletivos de longo prazo"*.

En el discurso oficial, una de las ganancias efectivas proporcionadas por la implementación de estos proyectos sería el desarrollo del turismo y la generación de empleos. Las ventajas y lucros (encajados en los flujos financieros internacionales) podrían significar un punto positivo, sin embargo no son revertidos necesariamente en beneficio local siempre que las *"ganancias fiscales, que podrían significar un beneficio a largo plazo, muchas veces son objeto de renuncia como parte de la estrategia para atraer inversiones"*<sup>49</sup> (Campos & Somekh, 2001, pp. 178).

Otro aspecto son los parámetros del planeamiento estratégico (adecuadamente afinados al proceso de globalización) que consideran las ciudades como núcleos centrales de articulación entre sociedad civil, iniciativa privada y las instancias públicas. Entretanto, la cooperación público-privada aporta una cierta distorsión de las propuestas una vez que con la flexibilización del programa básico estas van siendo alteradas a lo largo del proceso, de acuerdo con intereses localizados. Los actores intervienen con sus mecanismos de presión y dominación sobre los caminos de las políticas urbanas y de las prácticas de renovación.

Finalmente, los impactos relacionados al desarrollo de la ciudad como espacio político y democrático (de carácter básico) se muestran pequeños y a veces negativos. Hasta la cultura, que en teoría caracteriza las especificidades de cada comunidad y preserva las diferencias de los grupos sociales, termina siendo vehiculada como un bien globalizado.

## **10. PARADIGMAS DE RECONVERSIÓN URBANA DE FRENTE MARÍTIMO ¿CIUDADES INVENTADAS?**

Los paradigmas son dictados por las ideologías dominantes y representan una etapa ideal de desarrollo. Por definición no son tangibles pero moldean la propia realidad e inspiran la naturaleza de las intervenciones y de sus objetivos, consecuentemente los modelos y proyectos urbanos.

Los modelos urbanos que más se destacaron en el mundo fueron los de saneamiento, renovación y revitalización. Los dos primeros tienen raíces en paradigmas europeos de civilidad y progreso y los modelos más populares de revitalización urbana ya fue visto que poseen fuerte influencia norte-americana.

El modelo de embellecimiento unía los principios de la arquitectura *beaux-arts* con el urbanismo *haussmanniano*<sup>50</sup> marcando el inicio del siglo XX con sus objetivos explícitamente estéticos (conceptos de belesa de la burguesía ascendente) y de saneamiento (erradicación de epidemias y de las viviendas precarias).

En Estados Unidos el plan para la nueva capital Washington (1791) hubo inspiración en los jardines franceses de Le Nôtre y en las diagonales de la ciudad de Roma del papa Sixtus V. Luego se transformó en una de las primeras señales del movimiento americano de *city beautiful*. Esa corriente ganó grande expresión con la Feria Mundial de Chicago (1893) cuyo arquitecto también fue el responsable de otros planeamientos famosos como los de San Francisco (1905) y Chicago (1908).

El modelo de renovación de los centros urbanos pasó a imperar a partir de la mitad de los años 20. El paradigma modernista, el modelo urbano ideal de Le Corbusier, los esfuerzos de reconstrucción de la posguerra y la expansión del capitalismo internacional pueden ser destacados como elementos principales del panorama vigente.

<sup>49</sup> Versión original en portugués: *"./.../ os ganhos fiscais, que poderiam significar um benefício a longo prazo, muitas vezes são objeto de renúncia como parte da estratégia para atrair investimentos"*.

<sup>50</sup> Una alusión a Haussmann, alcalde reformador de la ciudad de París en fines de siglo XIX.

---

Las zonas centrales habían empezado a ser abandonadas pues ya no correspondían con las expectativas funcionales, económicas y socio-culturales de la clase dominante. A sus ojos las estructuras del centro estaban deterioradas y su población marginal, lo que significaba un conflicto con sus expectativas e imágenes de modernidad. En este momento las operaciones de renovación urbana tuvieron una lógica íntimamente conectada con la expansión del capital inmobiliario, de servicios y de las funciones financieras.<sup>51</sup>

El paradigma de desarrollo de los años 80 se formó a partir de una serie de crisis (política, económica, energética, ecológica) que expusieron la fragilidad del sistema social y económico principalmente sobre el ámbito urbano. Fue una década en que la falta de inversiones repercutió en las metrópolis con reflejos en la calidad de sus servicios, conservación de los sistemas públicos, concentración de la pobreza, relaciones humanas, aumento de la criminalidad y inseguridad general.

Junto a ampliación de los movimientos democráticos (típicos del periodo) ese contexto forzó el reconocimiento de la administración pública y del capital financiero sobre la importancia del patrimonio construido. Los modelos de intervención urbana inspirados por ese nuevo paradigma de desarrollo prescriben la utilización (o reutilización) del patrimonio ya instalado: propuestas que viabilicen el sistema económico y que también posibiliten la utilización de potenciales ya existentes con mejores respuestas socio-culturales.

En ese sentido popularizase el modelo de revitalización urbana, acciones con el objetivo de posibilitar *nueva vida* a áreas urbanas decadentes y/o subutilizadas que buscan ganar nuevo dinamismo social, cultural y económico. Ese proceso ícono en el cambio del siglo XX-XXI asiste a una reproducción masiva de la planificación por proyectos basado en el urbanismo estratégico. Del *paradigma* de revitalización urbana nació un modelo y un modismo que se mantiene firme en el tope de las pautas urbanas contemporáneas. Como opción de desarrollo para muchas ciudades parece que ha funcionado (a pesar de las críticas) pues las intervenciones de este tipo siguen se multiplicando por el mundo.

Por otro lado se observa que los procesos dominantes de cara al futuro parecen demostrar que existe una corriente alternativa de recetario a seguir. Potencializando, y en algunos casos distorsionando, al máximo las características del planeamiento estratégico surge un nuevo paradigma que se consolida a través de un sorprendente modelo: la ciudad inventada.

Las *ciudades inventadas* nacen de un fenómeno que se realiza sobre todo en zonas compatibles del nuevo oriente (Emiratos Árabes, Kuwait, Irán). El *milagro del Golfo*<sup>52</sup> se consolida como centro financiero y de tecnologías de la información (IT) que ha atraído una fenomenal cantidad de inversiones que se ven reflejadas en una nueva manera de *hacer ciudad*<sup>53</sup>. Con base en mega proyectos, grandes obras de infraestructura y contratación de arquitectos de máxima fama internacional (como Rem Koolhaas, Norman Foster y Zaha Hadid) adquieren magnitudes irreales de fabricación urbana.

A la luz de este insólito marco urbano, podemos decir que existe un nuevo modelo hegemónico de intervención en frentes marítimos, sin embargo alejado, más que nunca, de una estructura coherente en lo que la transformación de bordes urbanos se refiere.

---

<sup>51</sup> En el proceso de renovación muchas veces los actos destructivos precedían a los constructivos en la búsqueda de un "principio de orden" y de "totalidad racional" del espacio. Principalmente en Estados Unidos y Brasil este modelo se impuso sobre la práctica del planeamiento y de sus programas urbanísticos.

<sup>52</sup> Se hace referencia al Golfo Pérsico, que baña las costas de Irán, Iraq, Kuwait, Arabia Saudita, Bahrein, Qatar, Emiratos Árabes Unidos y Omán.

<sup>53</sup> ROTUNDAMENTE cuestionada y criticada.

Estas iniciativas de acción se presentan como ideas fuerza de una nueva concepción de dominación del espacio hasta entonces inimaginables. Generaran en el territorio consecuencias que todavía permean el campo de las especulaciones pero que ya fomentan los diversos canales críticos. Por su descomunal escala conceptual se define por un modelo de restricta reproducción pero que ya hace historia en el orden urbano mundial.

## 11. DESMITIFICACIÓN DEL PARADIGMA DE RECONVERSIÓN DEL WATERFRONT

A pesar de los discursos ennoblecedores de la diferencia, el urbanismo de cambio de siglo viene marcado por la constatación de estrechas y significativas semejanzas entre las intervenciones en diversas ciudades del mundo. No se puede concluir, por lo tanto, ser irrelevante una reflexión acerca de la verdadera contribución estética, funcional, y social de estos proyectos.

*"En todas las ciudades el proyecto de transformación urbana es el sumatorio de tres factores: a) la sensación de crisis aguda por la conciencia de la globalización de la economía; b) la negociación entre los actores urbanos, públicos y privados y la generación de liderazgo local (política y cívica); c) la voluntad conjunta y o consenso público<sup>54</sup> para que la ciudad dé un salto adelante, tanto del punto de vista físico como económico, social y cultural"* (Castells & Borja apud Vainer, 2000, pp. 92-93).

Visto el diagnóstico generalizado se comprende el por qué de las propuestas de los planos estratégicos se parecieren tanto unas con las otras. Sean cuales fueren las ciudades *"todos deben vender la misma cosa, a los mismos compradores virtuales, que tiene invariablemente las mismas necesidades"* (Vainer, 2000, pp. 80). El análisis de los proyectos demuestra la existencia de una matriz conceptual y operativa común en la definición de las estrategias urbanas contemporáneas. El Plan Estratégico de Río de Janeiro proponía un modelo de gestión que simplemente reinterpretaba metodológicamente el modelo barcelonés, adaptando a los problemas de la ciudad<sup>55</sup>.

Un número significativo de ciudades (principalmente en América Latina) pasó a adoptar las prácticas estratégicas instauradas como íconos de la reestructuración urbana de Barcelona (impulsada por los Juegos Olímpicos en 1992). La metrópoli catalana se transformó en una experiencia paradigmática presentada como ejemplo a seguir por los gobiernos municipales que buscaban se adaptarse al nuevo orden económica mundial.

*Algunas veces una antigua y singular ciudad, como Barcelona, a través de la súper-simplificación de suya identidad, torna-se genérica, transparente, como una logo marca"* (Koolhaas apud Sánchez, 2001, pp. 254). Ha conquistado una visibilidad internacional indiscutible, proyectandose en el espacio de la disputa y de las oportunidades, que es el mundo globalizado, consciente que la construcción de una *ciudad-modelo* es, por sí misma, una estrategia de internacionalidad (Benach & Sánchez, 1999).

Se señala, por lo tanto, una paradoja: aunque cada proyecto reivindique su singularidad en el sentido de rescatar la relación histórico-cultural de la ciudad con sus aguas (por ejemplo), lo que se observa es que esos proyectos se han mostrado constantes reproducciones de un modelo y las experiencias urbanas sí que pueden ser utilizadas como inspiración pero deben ser comprendidas de manera crítica y contextualizada.

<sup>54</sup> Según Arantes (2000), la fabricación de consensos sobre el crecimiento a cualquier precio, se transformó en pieza-llave de una situación de movilización competitiva para la batalla de suma cero con las ciudades concurrentes. Como dijeron expertos de Tecnologías Urbanas Barcelona S.A. (TUBSA), *"no es el pensamiento que es único, la realidad es que es una sola, por esto el consenso"* (pp. 09).

<sup>55</sup> Según Sánchez, la transferencia de modelos norte-americanos y/o europeos para realidades latino-americanas, por ejemplo, incluyen diversos problemas adicionales en que se evidencia *"escasas o ausentes anclas en proyectos de base regional"* (2001, pp. 251).

Es contradictorio verificar cuanto semejantes son los paisajes urbanos contemporáneos, contraria a énfasis en la diferencia y en las identidades locales defendida por la cultura posmoderna, consolidadas por un urbanismo sintonizado con los padrones éticos y estéticos de la globalización.

En este mundo globalizado el reordenamiento económico y espacial de las ciudades parece, efectivamente, contar con una estructura política y cultural común a todas esas metrópolis y que ven dejando de herencia una indiferencia en el paisaje de las ciudades en las últimas décadas. Implica así, en la normalización de la urbe ideal en que las ciudades tienden a aproximarse, cada vez más, unas de las otras.

Los lineamientos en la esfera económica, inducidos por la actual hegemonía del capitalismo global, refuerzan el proceso de constitución y legitimación de paradigmas (en la esfera de la sociedad urbana) aún que las ciudades estén contextualizadas en realidades diversas como es el caso de Barcelona y Río de Janeiro, Buenos Aires y Belém del Pará.

Aparentes argumentos técnicos contribuyen decisivamente como justificativas para una total refuncionalización de los puertos y sus áreas costeras, en los casos de Buenos Aires, Belém do Pará y Río de Janeiro estos pasaron a ser considerados como tecnológicamente inadecuados para satisfacer a las exigencias de los nuevos patrones de circulación de mercancías. Entretanto existen fundamentadas opiniones de que estos puertos todavía presentarían condiciones de recuperación económica mediante una política de modernización. Por lo tanto, la intención de donar nueva función a estas áreas portuarias no pasa directamente por la inviabilidad de sus antiguas funciones, sino que por la búsqueda de viabilizarlas a las nuevas funciones pretendidas.

La construcción de los modelos adviene de un poder simbólico (bajo intereses) cuyo abordaje selectivo de la realidad perjudica que se activen las fuerzas diversas de la sociedad. Las reproducciones que se imponen en las disputas por la producción del espacio no absorben la complejidad de la diversidad social y así se construye ejemplos repletos de internacionalidad pero que obscurecen intereses locales y propios.

*"/.../acaban produciendo, por el ejercicio del poder, una realidad virtual que se presenta como verdadera y universal"*<sup>56</sup> (Moura, Rosa in Acselrad, 2001, pp.215). Las áreas urbanas constituyen elementos esenciales en la construcción del desarrollo social, de la historia cotidiana y de las identidades colectivas a partir del reconocimiento de las diferencias sociales, étnicas, políticas, religiosas y culturales.

*"Si no existe la memoria, el cambio será siempre factor de alienación y desagregación, pues inexistería una plataforma de referencia y cada acto sería una reacción mecánica, una respuesta nueva y solitaria a cada momento, un buceo del pasado vacuo para el vacío del futuro. Es la memoria que funciona como herramienta de identidad, conservación y desarrollo, es lo que hace legible los acontecimientos"*<sup>57</sup> (Menezes apud Mesentier, 2003).

El empleo de un modelo implica también el despremiar una serie de elementos esenciales a construcción de la identidad de cada ciudad como, por ejemplo, las características históricas, que son únicas de cada sociedad. Por esto la preservación de las identidades urbanas es tan importante en la manutención de las identidades regionales y locales.

<sup>56</sup> Versión original en portugués: *"/.../ acabam produzindo, pelo exercício do poder, uma realidade virtual, mas que se apresenta como a verdadeira"*.

<sup>57</sup> Versión original en portugués: *"Se não houver memória, a mudança será sempre fator de alienação e desagregação, pois inexisteria uma plataforma de referência e cada ato seria uma reação mecânica, uma resposta nova e solitária a cada momento, um mergulho do passado esvaziado para o vazio do futuro. É a memória que funciona como instrumento (...) de identidade, conservação e desenvolvimento que torna legível os acontecimentos"*

---

La reproducción indiscriminada de un modelo revela un distanciamiento cada vez mayor con la complejidad de los procesos urbanos. El cuestionamiento ya no se fija sobre el concepto sino por la generación de una serie de conflictos y convergencias, ya discutidos anteriormente. Esa es una de las armadillas de los *paradigmas*: los modelos no son capaces de asumir la universalidad de las sociedades mundiales.

## COMENTARIOS FINALES

Una crítica al modelo de *ciudades inventadas*, requiere conocer más detalladamente los casos y las estrategias utilizadas según enfoques específicos. En este documento tubo la función de elucidar nuevos rumbos que empiezan a ser tomados dentro de la perspectiva de transformaciones en áreas de *waterfront* cara al futuro, ya presente. En ellas pueden ser identificadas diversas resonancias del paradigma más usual de revitalización urbana, entretanto innova en diversos otros aspectos que incita a estudios de proseguimiento.

En los marcos de la globalización es posible identificar el proceso de ajuste sobre la reestructuración espacial de las *urbes*, sin embargo las *ciudades inventadas* huyen de todas las reglas. La aplicación de un paradigma para los centros urbanos (aunque insertadas en contextos distintos) ponía en riesgo el prejuicio de su identidad y cultura urbanística propias pero este nuevo paradigma brota de fundamentos excepcionales. Se trata de pensar hasta qué punto esta desconcertante perspectiva se presenta, de hecho, como elemento constructivo del paisaje urbano en la producción de una cultura urbana.

El *concepto teórico* de revitalización urbana significaría, antes de todo, la recuperación de un antiguo significado para la población y la recuperación de las funciones centrales y del papel simbólico y lúdico de la ciudad sólo es creíble si el ciudadano reencuentra en el espacio común sus valores culturales, su imagen y su propia identidad. El planeamiento urbano democrático, inclusivo y plural se realiza en la relación entre los espacios públicos y su valor patrimonial.

Los procesos de adopción de la política reestructuradora del espacio urbano articulan por un lado una valorización del consumo y por otro la desvalorización de la política, cultura y de la sociedad. Se identifica una imposición cada vez mayor de la idea de fatalidad de las prácticas económicas liberales y de la necesidad de actuación (en la esfera del planeamiento) basada en el pragmatismo por sobre de las ideologías.

Los lineamientos de la globalización parecen irreversibles pero seguir convergiendo plurales en singular significaría la esterilización de la propia *mundialización* que necesita ser diferente y contradictoria para incluso existir. Uno de los puntos más relevantes es la importancia de una nueva estrategia de resultados (colaborativa y públicamente debatida) que efectivamente interconecte con las expectativas de usuarios, inversores y administración pública. Los procesos que tengan la capacidad de conciliar los objetivos de esos tres sectores básicos de la población (comunidad, empresarios y gobierno) tienden a cumplir de manera digna con los desafíos de una sociedad.

La dimensión estratégica de la globalización aproximó la reestructuración de las ciudades a una mercantilización de su propio espacio. La grande armadilla de los nuevos proyectos de intervención urbanística es la inversión de valores del espacio público que, cara a la subordinación irrestricta del capitalismo, se torna cada vez más privado. En la formalización del *urbanismo de mercado* el cuestionamiento nace con bases en propuestas espaciales sin contribución social y funcional para la ciudad. Los modelos dominantes acaban, de alguna manera, reproduciendo el padrón mundial (transformado en paradigma) convirtiendo regiones degradadas en pujantes complejos de ocio, cultura y consumo.



Las zonas revitalizadas no deben ser palco exclusivo de proyectos egocéntricos del poder público y tampoco de proyectos norteados exclusivamente por las fuerzas del mercado. En el ejercicio de la democracia urbana la visión pública de percepción de la ciudad es adonde se manifiestan las expectativas y adonde ocurren las experiencias cotidianas. Por ello es importante revalidar el aspecto de las "oportunidades" y reconocer los procedimientos necesarios de cómo éstas pueden asociarse a objetivos mayores.

A través de suelos públicos y inversiones privadas es factible creer que es posible alcanzar intereses colectivos de una sociedad, y por lo tanto de una ciudad, contribuyendo para la universalidad de los valores singulares.

## BIBLIOGRAFÍA

- Acselrad, Henri (2001): A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas. Río de Janeiro, DP&A.
- Alemany, Joan (2002): El Port de Barcelona, un passat, un futur. Barcelona, Lunwerg Editores.
- Andrade, Carlos Fernando (2003): "Manifestação Pública do Departamento do Rio de Janeiro do Instituto de Arquitetos do Brasil – IAB – RJ sobre a Instalação do Museu Guggenheim, no Rio de Janeiro". IAB, Río de Janeiro.
- Arantes, Otília (2000): "Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas". In A cidade do pensamento único – desmanchando consensos, Petrópolis, Vozes, pp. 11-70.
- Benach, Nuria & Sánchez, Fernanda (1999): "Políticas urbanas y producción de imágenes de la ciudad contemporánea". In Carrión & Wollrad: La ciudad, es escenario de comunicación. Ecuador, FLACSO.
- Beraldinelli, Raphaela (2003): O projeto urbano em áreas de frente marítima na atual perspectiva mercadológica das cidades. Trabajo final de graduación, Universidade Federal Fluminense, EAU-UFF.
- Biere, Rolando (2003): Transformación del suelo portuario, un modelo de gestión. El caso del nuevo uso del suelo portuario en Valparaíso – Chile". Tesina de Master, Universidad Politécnica de Cataluña, UPC-FPC.
- Bizelli, José Luís (2001): "O Direito a Cidade". In IX Encontro Nacional da ANPUR. Anais, maio-junho, Rio de Janeiro, pp. 5-13.
- Borja, Jordi & Castells, Manuel (1997): Local y Global, La gestión de las ciudades en la era de la información. Madrid, Taurus.
- Borja, Jordi & Forn, Manuel de (1996): "Políticas da Europa e dos Estados para as grandes cidades". In Espaços e Debate, ano XVI, nº 39, pp.32-47
- Campos, Candido Malta & Somekh, Nadia (2001): "Desenvolvimento Local e Projetos Urbanos". In IX Encontro Nacional da ANPUR. Anais, maio-junho, Rio de Janeiro, pp. 173-184.
- Compans, Rose (1997): "A emergência de um novo modelo de gestão urbana no Rio de Janeiro: planejamento estratégico e urbanismo de resultados". In VII Encontro Nacional da ANPUR. Anais, maio, Recife, pp. 1721-1734
- Fernández, José Miguel (1997): Planificación Estratégica de Ciudades. Barcelona, Editorial Gustavo Gili.
- Fix, Mariana (2001): Parceiros da Exclusão. São Paulo, Boitempo.
- Furtado, Fernanda & Smolka, Martim O. (2001): "Recuperação de Mais-Valias Fundiárias Urbanas na América Latina: Bravura ou Bravata?". In Cadernos de Urbanismo, ano 3 - nº4, Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Urbanismo, pp. 23-27.
- Giddens, Anthony (2001): Sociología. Madrid, Alianza Editorial S.A.

- 
- Hall, Peter (1996): *Ciudades del mañana*. Barcelona, Ediciones del Serbal.
  - Harvey, David (1996): "Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio". In *Espaços e Debates*, v.16 nº39. São Paulo, NERU, pp.48-64
  - Harvey, David (1992): *Condição Pós-Moderna*. São Paulo, Loyola.
  - Leme, Maria Cristina da Silva (1999): "A Reforma dos Portos". In *Urbanismo no Brasil 1895-1965*, São Paulo, Studio Nobel, FAUUSP, FUPAM, pp. 241-253.
  - Lores, Raul Juste (2003): "Lavadas com Dinheiro". In *Revista Veja*, edição 1790, ano 36 - nº7, fevereiro, Brasil, Editora Abril, pp. 66-69.
  - Mackay, David (2000): *La recuperación del Front Marítim*. Barcelona, QG.
  - Magalhães, Roberto Anderson M. (2001): "O Centro do Rio na Década de 1990: Requalificação e Reafirmação da Centralidade Principal". In *IX Encontro Nacional da ANPUR. Anais*, maio-junho, Rio de Janeiro, pp. 741-752.
  - Maia, César (1994): "Memória e Arquitetura". In *Cadernos do Patrimônio Cultural*, nº4/5, Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, pp. 5.
  - Mesentier, Leonardo Marques (2003): "Patrimônio urbano, memória e cidadania". In *XVII Congresso Brasileiro de Arquitetos*, abril-maio, Rio de Janeiro.
  - Novais, Pedro (2003): "Uma estratégia chamada "Planejamento Estratégico", deslocamentos espaciais e atribuições de sentido na teoria do planejamento urbano". Tese de doutorado, IPPUR-UFRJ, Rio de Janeiro.
  - Ponte, Juliano Pamplona Ximenes (2002): "A orla de Belém: projetos de intervenção e demandas sociais contemporâneas". Monografia para obtenção do título de especialista em gestão urbana, Centro Universitário do Pará, Belém.
  - Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro (2003): "Recuperação e Revitalização da Região Portuária". In *Rio Estudos* nº 99, abril, Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Urbanismo – Instituto Pereira Passos.
  - Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro (2002): "Museu Guggenheim – Renovação do Rio: A cidade decide". In *Rio Estudos* nº 79, novembro, Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Urbanismo – Instituto Pereira Passos.
  - Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro (2001): *Exposição Porto do Rio*. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Urbanismo e Centro de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro.
  - Rabha, Nina Elias & Pinheiro, Augusto Ivan (2001): "Um Projeto para a Região Portuária do Rio". In *Cadernos de Urbanismo*, ano 3 - nº4, Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Urbanismo, pp. 34-37.
  - Rambert, Francis (2001): *Guggenheim Bilbao, Trieste , Lloyd*.
  - Ribeiro, Ana Clara Torres & Dias, Leila Christina (2001): "Escalas de Poder e Novas Formas de Gestão Urbana e Regional". In *IX Encontro Nacional da ANPUR. Anais*, maio-junho, Rio de Janeiro, pp. 1-4.
  - Rivoira, Emilio (1995): "Puerto Madero". In *Revista Abitare*, Julho-Agosto, Milão, pp. 126-131.
  - Sánchez, Fernanda & Beraldinelli, Raphaela (2004): "Proyectos de revitalización urbana en áreas de waterfront de América Latina: rescate cultural o modelo global de planificación urbana?". In *11th International Planning History Conference 2004*. Julio, Barcelona.
  - Sánchez, Fernanda (2003): *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. Chapecó, Argos – UNO Chapecó.

- 
- Sánchez, Fernanda & Bienenstein, Glauco (2003): "O Caminho Niemeyer como projeto estratégico: gestão, produção e reconversão da imagem urbana de Niterói-RJ". In X Encontro Nacional da ANPUR. Anais, maio, Belo Horizonte.
  - Sánchez, Fernanda & Vainer, Carlos (2003): "Belém, arena política, arena urbanística: o espaço em disputa na retomada das águas". Relatório de Pesquisa. IPPUR/UFPA, EAU-UFF, Prefeitura Municipal de Belém, Lincoln Institute of Land Policy.
  - Sánchez, Fernanda (2002): "Urbanismo Estratégico: A Reconversão da Imagem de Niterói". In Projeto de Pesquisa, Departamento de Urbanismo, Escola de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal Fluminense, Niterói.
  - Sánchez, Fernanda (2001): "Cidades Reinventadas Para Um Mercado Mundial: Estratégias Trans-Escalares Nas Políticas Urbanas". In IX Encontro Nacional da ANPUR. Anais, maio-junho, Rio de Janeiro, pp. 246-257.
  - Sánchez, Fernanda (1999): "Arquitetura e Urbanismo: espaços de representação na cidade contemporânea". In Revista Veredas, ano 4 - nº41, maio, Rio de Janeiro, Centro Cultural Banco do Brasil, pp. 26-29.
  - Severo, Helena (1994): "Rio, este Objeto do Desejo". In Cadernos de Urbanismo, ano 3 - nº4, Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Urbanismo, pp. 6-7.
  - Silva, Gerardo & Cocco, Giuseppe (1999): Cidades e Portos. Rio de Janeiro, DP&A.
  - Silveira, Carmen Beatriz & Ferran, Márcia Noronha Santos (2001): "Políticas Culturais e Valorização Simbólica do Espaço: Rio de Janeiro "Capital Cultural." In IX Encontro Nacional da ANPUR. Anais, maio-junho, Rio de Janeiro, pp. 1691-1703.
  - Terán, Fernando de (1999): Historia del Urbanismo en España III. Madrid, Cátedra.
  - Vainer, Carlos (2000): "Pátria, empresa e mercadoria – notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano". In A cidade do pensamento único – desmanchando consensos, Petrópolis, Vozes, pp. 75-101.
  - Vaz, Lilian Fessler & Jacques, Paola Berenstein (2001): "Reflexões sobre o uso da Cultura nos Processos de Revitalização Urbana". In IX Encontro Nacional da ANPUR. Anais, maio-junho, Rio de Janeiro, pp. 664-674.
  - Vicentini, Iara (2001): "Teorias da Cidade: Reformas Urbanas Contemporâneas". In IX Encontro Nacional da ANPUR. Anais, maio-junho, Rio de Janeiro, pp. 810-821.
  - Ward, Stephen V. (1998): Selling Places: The Marketing and Promotion of Towns and Cities 1850 – 2000, London, E & FN Spon.